9/84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

100 Jahre Radebeul – Radeburg



Ein Doppeljubiläum ...

... begeht in diesen Wochen die im In- und Ausland sehr beliebte Schmalspurbahn von Radebeul Ost nach Radeburg. Auf der 16,5 km langen Strecke wurde am 16. September 1884 der offizielle Reise- und Güterverkehr eröffnet. Diese Bimmelbahn war schon damals sehr beliebt. Und daran hat sich bis zum heutigen Tage nichts geändert. Im Gegenteil: Seit dem 27. August 1974 – also vor rund 10 Jahren – verkehren auf dieser Bahn an bestimmten Tagen Traditionszüge. Dadurch wurde der Schienenstrang durch den Lößnitzgrund mehr als je zuvor in der Öffentlichkeit bekannt. Den am Traditionsbetrieb beteiligten Eisenbahnern, Mitgliedern des DMV der DDR und Mitarbeitern des Verkehrsmuseums Dresden sei an dieser Stelle für alles das gedankt, was sie hier im zurückliegenden Jahrzehnt für die Eisenbahnfreunde getan haben.

1 Traditionszug im Jahre 1978 zwischen Moritzburg und Radeburg. Inzwischen gehören zu diesem Zug weitere im Ursprungszustand aufgearbeitete Reisezugwagen.

2 Ein Traditionszug hat den Bahnhof Radeburg erreicht. Dann herrscht hier besonders reger Betrieb (September 1982).

3 Zwischen Radebeul Ost und Radeburg verkehrt neben der 99 539 (Abb. 1) auch die 99 713 vor Sonderzügen (Mitte April 1983 im Bahnhof Moritzburg).

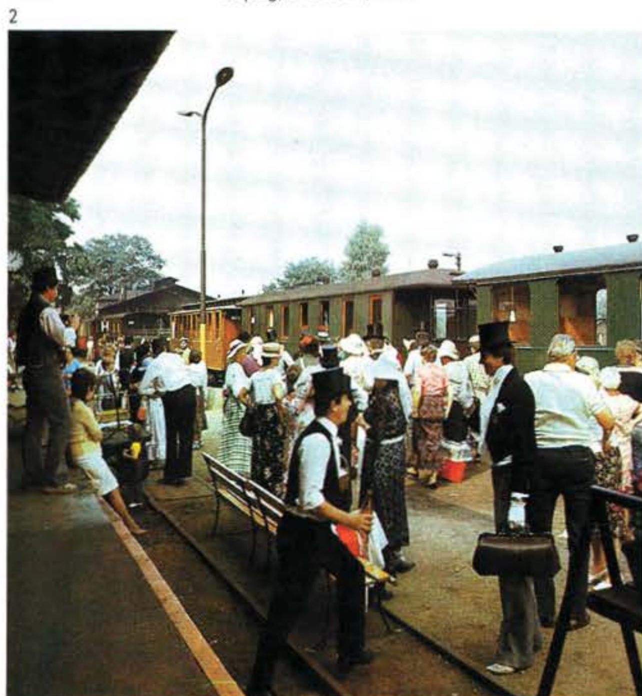
4 Während einer Fahrt mit dem Schnellzug von Berlin nach Dresden kann der aufmerksame Reisende die Lokbehandlungsanlagen in Radebeul Ost sehen. Natürlich ist hier nicht immer so reger Betrieb, wie im Oktober 1981, als die 99 1787, 99 1773 und 99 539 vor dem Lokschuppen standen.

Fotos: 1 B. Sprang, Berlin; 2 und 4 H. Küster, Leipzig; 3 E. Ebert, Halle

1



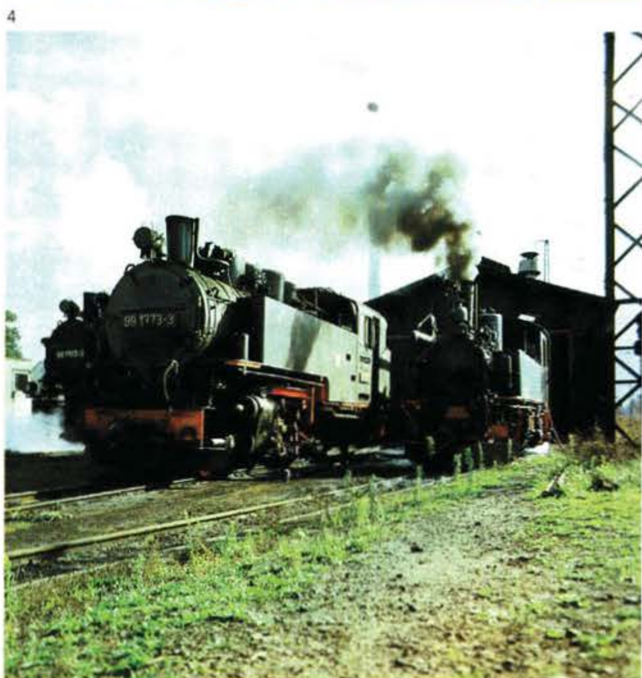
2



3



4



modell eisenbahner

inhalt

9/84

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild
Seit 10 Jahren verkehren auf der Strecke Radebeul Ost und Radeburg Traditionszüge. Daß dieser nach historischen Gesichtspunkten organisierte Betrieb zunehmend beliebter wird, beweisen folgende Zahlen: 1974 beförderte die Traditionsbahn 900 Personen, 1983 waren es bereits 6718. Im vergangenen Jahr fuhr an einigen Tagen der Traditionszug zum 100. Jubiläum auch zwischen Freital-Hainsberg und Kurort Kipsdorf. Diese Aufnahme entstand am 31. August 1983 bei der Ausfahrt in Dippoldiswalde.
Foto: B. Sprang, Berlin

Redaktion
Ing. Wolf-Dietger Machel
(mit der Leitung der Redaktion beauftragt)
Telefon: 2 04 12 76
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 16. 8. 1984
Geplante Auslieferung: 19. 9. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen…

Dürrröhrsdorf bleibt in guter Erinnerung

Ein großer Erfolg war das Sterntreffen am 16. und 17. Juni 1984 in Dürrröhrsdorf. Alles wurde sehr gut organisiert. Viel gefragt war auch die im Bahnhof Dürrröhrsdorf gezeigte Modellbahnausstellung. Eine Besonderheit werde ich nicht so schnell vergessen: An einem Modell-Tatra-Straßenbahnzug öffneten und schlossen sich die Türen automatisch.
Ich möchte mich ganz herzlich bei allen bedanken, die am Zustandekommen dieser Zwei-Tage-Fahrt beteiligt waren. Besonders große Mühe gaben sich die Frauen, die mit viel Liebe für das leibliche Wohl der Eisenbahnfreunde sorgten.
R. Dittrich, Teltow

Modell nach konkretem Vorbild

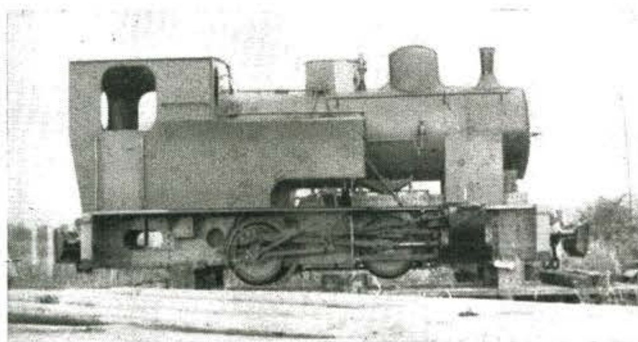
Besonders gut gefallen hat mir die im Heft 5/84 auf den Seiten 18 bis 21 vorgestellte H0-Gemeinschaftsanlage „Blankenheim". Die Modelleisenbahner sollten sich möglichst immer an einem konkreten Vorbild orientieren. Gerade das finde ich am Modellbau so reizvoll!
Deshalb würde ich mich freuen, wenn derartige Anlagen auch künftig vorgestellt werden würden.
S. Kalenz, Erfurt

Viele Leser äußerten sich ähnlich. Um aber mehr über derartige Anlagen berichten zu können, bedarf es, liebe Leser, Ihrer Hilfe. Sollten Sie Heim- oder Gemeinschaftsanlagen kennen, die exakt nach dem Vorbild entstanden sind, dann teilen Sie uns dies doch bitte mit. Eine Postkarte genügt!
Die Redaktion

Leser schreiben…

Eine wenig bekannte Traditionslok

Die Lokomotivfabrik Henschel baute 1910 eine kleine Serie zweiachsiger Dampfloks, die für den Einsatz in den kleineren Braunkohlenrevieren vorgesehen waren, um Transporte von Holz, Werkzeug u. a. zügig zu bewältigen. Eine dieser Lokomotiven war – zuletzt mit der Nr. 23 – von 1910 bis 1954 im Zeitz-Weißenfelser Braunkohlenrevier eingesetzt und zuletzt im Tagebau Streckau vor Abraum- und Kohlenzügen zu sehen.
Stärkere Diesel- und Elloks übernahmen Mitte der 50er Jahre auf neu gebauten regelspurigen Gleisanlagen die anfallenden Transporte. Die Lok 23 diente dann noch einige Zeit als Heizlok in der Werkstatt Streckau, um anschließend auf einem Kinderspielplatz aufgestellt zu werden.
Rund 25 Jahre danach prüften Mitglieder der Jugendbrigade „Ernst Tympel" der Hauptwerkstatt Naundorf in Streckau, ob die Lok als Jugendobjekt für das Traditionskabinett aufgearbeitet werden kann. Da das möglich war, wurde sie am 30. Januar 1983 überführt, und gleich am nächsten Tag begannen die Rekonstruktionsarbeiten. Sämtliche Blechteile mußten erneuert und zahlreiche Teile neu angefertigt werden.
Am 4. Oktober 1983 wurde die Lok 23 feierlich dem Traditionskabinett Tackau übergeben. Dieses Fahrzeug ist in unserem Betrieb die einzige noch existierende Dampflok dieser Baureihe. Wir würden uns freuen, möglichst viele Eisenbahnfreunde in unserem Traditionskabinett Takkau des Braunkohlenwerkes „Erich Weinet" Deuben begrüßen zu können.
W.-E. Mardas, Jugendbrigade „Ernst Tympel"



Lok 23 während des Transports zum Traditionskabinett, wo sie noch einen neuen Anstrich erhielt.
Foto: W.-E. Mardas, Zeitz

Leser antworten…

Dampfzüge auf der Strecke Neubrandenburg – Friedland

In der letzten Zeit erreichten uns zahlreiche Zuschriften mit der Bitte, Einzelheiten über die Veranstaltungen zu erfahren, die anläßlich des 100jährigen Bestehens der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn (NFE) am 4. November 1984 geplant sind.
Aus diesem Anlaß fahren bereits am 6. Oktober 1984 drei Personenzugpaare mit einer Lok der BR 52 (ab Neubrandenburg 8.00 Uhr; 12.45 Uhr, 16.48 Uhr ab Friedland 10.00 Uhr, 14.31 Uhr und 18.41 Uhr).
Im Heimatmuseum der Stadt Friedland wird am gleichen Tag in mehreren Räumen eine Ausstellung über die Geschichte der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn und der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) eröffnet, die auch in der folgenden Zeit zu sehen sein wird.
Ebenfalls ist die Besichtigung des MPSB-Museumszuges im Bahnhof Friedland möglich.
A. Saß, Friedland

Leser fragen…

Wer weiß mehr?

Anläßlich einer Fahrt von Berlin nach Görlitz fiel mir beim Bahnhof Charlottenhof (Oberlausitz) östlich neben der Hauptbahn eine vermutlich 600-mm-spurige Werkbahn auf, deren Zweck nicht eindeutig erkennbar war, zumal die Schmalspurbahn sich aus nördlicher und südlicher Richtung dem genannten Bahnhof nähert. Zwei vierachsige Flachwagen mit Stirnwänden brachten leider auch keine Aufklärung. Kann ein Leser eventuell Näheres zu dieser Bahn mitteilen?
Eine weitere Frage betrifft die wieder aktuellen Dampfspeicherloks. Weshalb befinden sich bei diesen Fahrzeugen die Dampfzylinder unter dem Führerhaus?
Auf das Titelbild des me 5/84 bezogen, stellt sich die Frage nach dem Zweck des schornsteinähnlichen Kesselaufsatzes. Eine Klärung dieser Fragen wäre sicher von allgemeinem Interesse.
L. Nickel, Berlin

Einzelteile werden gesucht

Viele Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner haben es inzwischen schon erfahren: Seit einiger Zeit werden in Potsdam zweiachsige Reisezugwagen für Traditionszwecke wieder aufgebaut (siehe auch S. 7 bis 9 dieser Ausgabe).
Dafür werden Lampensockel für Gaslampen sowie einige T-Drükker (auch Kreuz- oder Sebeldrükker genannt) gesucht.
Wer weiterhelfen kann, wendet sich bitte direkt an das Raw „Erwin Kramer" Potsdam, Kollegen Burmeister, 1500 Potsdam, Friedrich-Engels-Str., oder telefonisch unter Potsdam 322575.
W. Burmeister, Potsdam



Diese Aufnahme – sie entstand Anfang der 60er Jahre im Raw Potsdam – zeigt einen Einheitsreisezugwagen mit einem Gaslampensockel.
Foto: W. Burmeister, Potsdam

Unmögliches wird möglich!



Diesellokomotive **BR 86**

Eingesandt von Peter Voigt, Dresden

Dipl.-Ing. Claus Burghardt (DMV), Dresden

Ein Jahrhundert schmalspurig nach Radeburg

Als zweite Schmalspurbahn in Sachsen wurde dieser Tage die Strecke Radebeul–Radeburg 100 Jahre alt.
Weitsichtigen Eisenbahnern und Freunden der Eisenbahn, aber auch zahlreichen Institutionen unseres Landes ist es zu verdanken, daß die Jubilarin zu jenen Bahnen gehört, die eine gesicherte Zukunft haben.
Doch das ist den meisten Eisenbahnfreunden genauso gut bekannt, wie die Geschichte des einjährigen Bahnbaus zwischen Radebeul im Elbtal und Radeburg an der Röder.

Die dritte oder vierte Bahn?
Ob es allerdings nach den Strecken Wilkau–Kirchberg (–Saupersdorf) und Hainsberg–Kipsdorf die dritte sächsische Schmalspurbahn oder erst die vierte war, hängt von der Betrachtungsweise ab. Die feierliche Einweihung in Radeburg fand am 15. September 1884 im Hotel „Stadt Dresden", dem heutigen Radeburger Kino, statt. Die Aufnahme des öffentlichen Verkehrs erfolgte einen Tag später.
Die Schmalspurbahn Mügeln–Großbauchlitz (–Döbeln) war zu diesem Zeitpunkt noch nicht endgültig fertiggestellt und abgenommen. Doch unter dem „Druck der Rübe" wurde bereits am 15. September 1884 ein beschränkter Güterverkehr bis zur offiziellen Inbetriebnahme am 1. November 1884 aufgenommen.

Sonderzüge schon vor 100 Jahren
Doch zurück nach Radebeul! Hier hatten die Ehrengäste am 15. September 1884 abends gegen 8 Uhr den Extrazug wohlgelaunt ver- und die Bahn damit dem täglichen Betrieb überlassen. Bereits am 20. September 1884, fünf Tage später, dem ersten Sonntag mit öffentlichem Betrieb, war ein enormer Ausflugsverkehr zu verzeichnen. Neben den drei planmäßigen Zugpaaren mußten 10 Sonderzüge bis Moritzburg gefahren werden. Bald gab es auch regelmäßig Theater-Extrazüge für die Anwohner der Strecke mit Anschluß nach und von Dresden. Mit der Bahn fuhren der sächsische König gelegentlich zu seinem Jagdschloß, die Bürger aufs Land, Arbeiter in die Fabrik, Hausfrauen auf den Markt und Kinder zum Beerensammeln!
In den ersten Betriebsjahren waren die Gleisanlagen der End- und Zwischenbahnhöfe noch wesentlich einfacher gehalten als heute. Ihre größte Ausdehnung erreichten sie in den 30er Jahren. Der Bahnhof Radebeul Ost erhielt seine heutige Gestalt im wesentlichen 1900 beim viergleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Dresden–Coswig. Die Schmalspuranlagen erfuhren dabei eine dem gewachsenen Verkehrsaufkommen angemessene Erweiterung. Außerdem wurden zum gleichen Zeitpunkt die Gleisanlagen in Moritzburg-Eisenberg und Radeburg erweitert.



1 Blick auf den Bahnhof Radebeul Ost am 24. Juli 1983. Der Traditionszug wird bereitgestellt. Das Läutewerk erinnert an die Sicherungstechnik der Eisenbahn, die nun schon lange der Vergangenheit angehört.

Maschinenhäuser gab es seit 1884 auf beiden Endpunkten. Der Radeburger Lokschuppen erhielt bereits 1887 einen dritten Stand. 1901 kam das noch heute in Betrieb befindliche, 2,4 km lange Anschlußgleis zu den Radeburger Schamottewerken hinzu. Nur 1922 und 1923 wurde die 2 km lange Anschlußstrecke von der Einfahrt des Bahnhofs Radeburg (Süd) bis Radeburg Nord von Arbeitszügen befahren. Dort sollte eine Regelspurbahn nach Böhla und Priestewitz anschließen, an der man seit 1919 baute. Durch die Inflation wurden die Arbeiten unterbrochen und nie wieder aufgenommen.

Eine Stippvisite auf der Jubiläumsstrecke
Für den Abschnitt Radebeul Ost–Weißes Roß ist noch heute die Trassenführung entlang der Pestalozzistraße mit den sechs niveaugleichen Straßenübergängen charakteristisch. Die Vorschläge für eine gefahrlose und umweltfreundlichere Steckenführung entlang der Hauptbahn bis in die Nähe des Haltepunktes Weißes Roß wurden leider 1924 und 1938 abgelehnt. Sicherlich werden sie in der Zukunft wieder einmal aufgegriffen!
Am Weißen Roß wird die verkehrsreiche Wilhelm-Pieck-Straße mit der Straßenbahnstrecke nach Weinböhla überquert. 1899 in Meterspur eröffnet und 1927 bis 1930 auf 1450 mm umgespurt, beging sie vor wenigen Wochen ihr 85jähriges Betriebsjubiläum mit dem Einsatz historischer Straßenbahnen zur Radebeuler Fahrzeugausstellung.
Zur Sicherung der Kreuzung wurde die frühere Haltlichtanlage 1959 durch eine Halbschrankenanlage ersetzt.

Rottenaufseher und Fahrkartenverkäufer in einer Person
Der Haltepunkt erhielt erst 1897 eine Wartehalle und um 1920 ein attraktives Empfangsgebäude, da hier viele Reisende von der Straßen- in die Schmalspurbahn umsteigen oder umgekehrt.
Das Empfangsgebäude ist zugleich Wohnhaus für Eisenbahner.
So zog hier 1921 der Rottenaufseher Curt Voigtländer ein. Er war für die 4 km Gleis zwischen Radebeul Ost und der Schefflermühle zuständig. Neben der Sechstage-Arbeitswoche hatte er noch jeden zweiten Sonntag am Haltepunkt Lößnitzgrund als Fahrkartenverkäufer Dienst. Monatlich erhielt dieser Eisenbahner für alle Arbeiten 220 RM. Seine Frau mußte als Bahnagentin sogar täglich zwischen 7 und 23 Uhr zu jedem Zug am Weißen Roß Fahrkarten verkau-

fen. Der Schalter durfte beim letzten Zug gelegentlich geschlossen bleiben, und die DRG zahlte anfangs 80, später 120 RM im Monat Lohn für diese Tätigkeit. 1924 konnte sich die sechsköpfige Familie neben den zwei ihr überlassenen Räumen auch noch die „Arbeiterstube" ausbauen – allerdings nur zur Hälfte! Im hinteren Teil durfte sie die Hälfte des Bahnsteigbereichs zum Anbau von Gemüse und Kartoffeln nutzen sowie Hühner und Ziegen halten. Wie andere Betriebe machte auch die Eisenbahn früher oft solche Zugeständnisse, um Beamte und Arbeiter an den Betrieb zu binden, ohne hohe Gehälter zahlen zu müssen.

Hinter dem Weißen Roß unterquert unser Zug die Lößnitzgrundstraße. Unter der Steinbogenbrücke mußte 1924 das Gleis unter komplizierten Verhältnissen abgesenkt werden, um Profilfreiheit für den Rollwagenverkehr (vorher gab es bereits Rollböcke) zu schaffen.

War der Rollwagenverkehr ein Fortschritt?

Die langsame Fahrt läßt die Gedanken abschweifen: War es wirklich eine „falsche Entwicklung", die einsetzte, als der „Übergang regelspuriger Güterwagen auf die Schmalspur" ermöglicht wurde, wie in dem attraktiven Buch „Schmalspurbahnen in Sachsen" von Erich und Reiner Preuß (siehe auch „me" 6/84, S. 36) zu lesen ist? Gewiß, man brauchte nun stärkere Schienen, Brücken und Lokomotiven. Aber die Zeit war ja nicht stehengeblieben, und die Entwicklung der Technik wie auch der Verkehrsbedürfnisse hatte den „ursprünglichen Schmalspurgedanken der Jahre 1877 bis 1880" längst überrollt. Die These von der „falschen Entwicklung" stammt übrigens von dem damaligen RBD-Präsidenten Frohne[1], der damit u. a. die kostenintensive Umspurung der Strecke Heidenau–Altenberg begründete. Doch wenn man Technik und Ökonomie gleichermaßen berücksichtigt, war der Übergang regelspuriger Wagen seinerzeit eine notwendige Maßnahme und Ausdruck der erweiterten Reproduktion, ohne die viele Schmalspurbahnen bereits weit früher der Konkurrenz des Kraftverkehrs zum Opfer gefallen wären.

Wenige Meter unter der Lößnitzgrundstraße bot das Haus im sogenannten Malerwinkel lange Zeit ein beliebtes Fotomotiv. Wegen Einsturzgefahr mußte es leider im Frühjahr 1984 abgerissen werden. Nach dem Passieren des ehemaligen Elektrizitätswerkes mit der 1962 abgebauten Anschlußbahn ist bald der Haltepunkt Lößnitzgrund erreicht. Früher befand sich hier ein Kreuzungsbahnhof, der aber nur zeitweise besetzt war.

Zugkreuzungen fanden nur sonntags für die zahlreichen Züge des Ausflugsverkehrs statt. Doch während des Autobahnbaus zwischen Dresden und Lübbenau wurde auf der Strecke rund um die Uhr jedes Kreuzungsgleis gebraucht. Zum Transport des Baumaterials mußte die Schmalspurbahn die höchsten Betriebsleistungen in ihrer Geschichte erbringen. 48 Güterzüge verkehrten täglich, die auf 1 km die alte Trasse der Verbindung nach Radeburg Nord nutzten und so direkt an der Baustelle entladen wurden.

Nach dem Autobahnbau folgte der zweite Weltkrieg. In diesen Jahren wurden Bahnanlagen und Fahrzeugpark regelrecht vernachlässigt. Alle zusätzlichen Zugleistungen für den Ausflugsverkehr entfielen, da ohnehin niemand mehr Ausflüge unternahm.

2



2 Lokschuppen in Radebeul Ost im September 1977. Die Traditionslok wird ausgeschlackt. Die Neubaumaschine 99 1784 ist jetzt in der Einsatzstelle Putbus des Bw Stralsund beheimatet.

3 Interessante Fotomotive bietet nicht nur der Lößnitzgrund, sondern auch andere Streckenabschnitte der Traditionsbahn. Diese Aufnahme entstand am 11. Juli 1982.

4 Täglich verkehrt zwischen Radebeul Ost und Radeburg ein fahrplanmäßiges Nahgüterzugpaar. Güterverkehr gibt es z. Z. nur noch in Radeburg.

Fotos: 1 u. 3 R. Heinrich, Steinpleis, 2 U. Haußen, Erfurt, 4 R. Fischer, Dresden

Nach dem Zweiten Weltkrieg ...

Mit einer betriebsfähigen Lok überlebte unsere Strecke das „Tausendjährige Reich" und konnte neue Aufgaben übernehmen. Als wichtiges Bindeglied zwischen Stadt und Land trug sie aktiv zum Aufbau des neuen Lebens bei. Bis Ende der 50er Jahre war die Bahn für den Reise- und Güterverkehr unentbehrlich. Dann kamen die Jahre, wo man um ihre Existenz bangen mußte, war doch der Kraftverkehr weit effektiver! Mehr noch als die weltweiten Energieprobleme, trug die Einsicht der Verantwortlichen zur Erhaltung dieses Schienenstranges bei, daß solche kulturellen Werte unserer Heimat nicht allein mit der ökonomischen Elle gemessen werden können! Beenden wir an dieser Stelle unseren historischen Exkurs entlang eines Teils der Strecke, an der es noch vieles selbst zu entdecken gibt.

„Alte Züge rosten nicht" – 10 Jahre Traditionsbahn

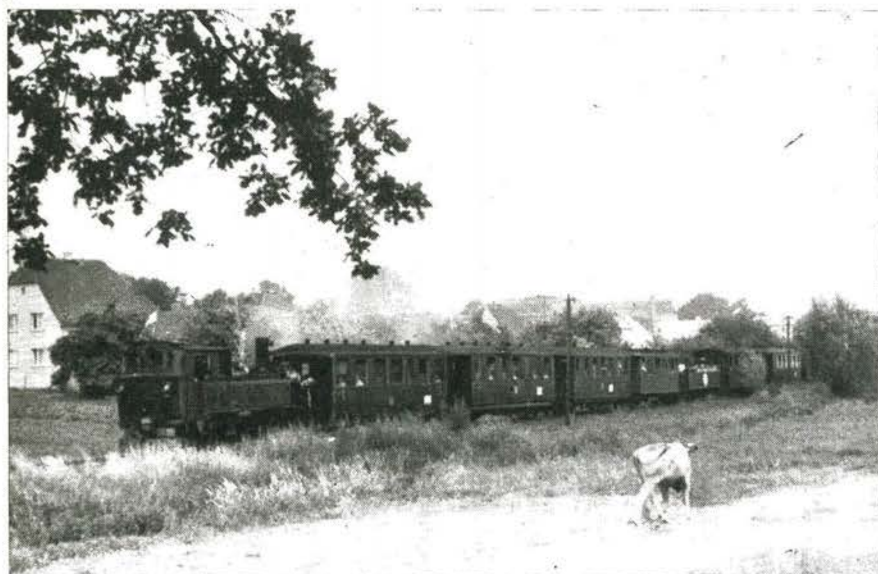
Über die Geschichte und Vorgeschichte dieses von der DR, des DMV und des Verkehrsmuseums Dresden betriebenen Gemeinschaftsobjektes wurde in unserer Zeitschrift schon oft berichtet. Beschränken wir uns also auf das, worüber bisher noch nicht viel geschrieben wurde. Zunächst fährt diese erste Traditionsbahn der DDR auf einer Strecke des öffentlichen Verkehrs, die aufgrund der Stillegungsbestrebungen jahrelang stark auf Verschleiß betrieben wurde. Diesen Rückstand aufzuholen ist nicht leicht und erfordert – u. a. wegen des geringeren Mechanisierungsgrades – von der DR etwa den doppelten Unterhaltungsaufwand gegenüber einer gleichlangen Regelspurstrecke. Doch z. Z. sind bereits die ersten Ergebnisse verstärkter Bemühungen wirksam, und bis 1987 soll die Streckengeschwindigkeit von 25 km/h wieder überall gefahren werden können. Im August dieses Jahres wurde auch die 1958 nach einem Hochwasserschaden bei Bärnsdorf eingesetzte Behelfsbrücke (V_{max} 10 km/h) durch eine dauerhafte Konstruktion ersetzt. Von besonderer Bedeutung für den Traditionsbetrieb war natürlich nach 15 Jahren die Wiedereröffnung des Haltepunktes Friedewald Bad als

Bahnhof. Nachdem bereits seit 25. Mai 1983 die Weiche 4 und ein Teil des Gleises 1 in Betrieb gingen (es konnten nun bei Sonderfahrten längere Aufenthalte eingelegt werden), fand hier am 17. Mai 1984 die erste Kreuzung auf „normale Art" statt. Wegen einer schadhaften Stützmauer mußte das Kreuzungsgleis zwar erheblich gekürzt werden, doch es ermöglicht bei günstigerer Fahrplanlage den gleichzeitigen Betrieb mit zwei Traditionszügen. Zugleich kann den Fahrgästen die Technologie einer Zugkreuzung auf unbesetzten Bahnhöfen demonstriert werden.

12 fahrbereite Traditionswagen

Mit den 1984 erstmals eingesetzten Wagen 970-316 (ex. sä. 343, Oberlicht, Ohz) und 970-241 stehen für den Traditionsbetrieb nunmehr 10 Personen-, ein Gepäck- und ein Güterwagen zur Verfügung. Während des Jubiläums waren leihweise zusätzlich Wagen im Einsatz. In der Perspektive ist die Komplettierung des zweiten Traditionszuges durch drei weitere Wagen mit Holzverkleidung vorgesehen. Damit steht dann je ein Zug der K. Sächs. Sts. E. B. und der DRG für die jährlich 40 bis 50 Fahrten bereit. Zur Beförderung der Züge sind die Lokomotiven 99539 (sä. 132) und 99713 vorhanden. Die in Radebeul Ost abgestellte 99715, sie war im Frühjahr 1984 einige Zeit nicht zu sehen, erhielt einen neuen Anstrich. Einige Umbauten mit dem Ziel, die IV K ihrem Originalzustand äußerlich noch näher zu bringen, mußten auf 1985 verschoben werden. Später ist mit der Bereitstellung einer weiteren IV K-Lok als Reservemaschine zu rechnen.

3



4



Anläßlich des Streckenjubiläums wurden auch die Hochbauten und elektrischen Anlagen entlang der Strecke in einen vorbildlichen Zustand gebracht. Diese Arbeiten werden fortgeführt. Dabei berücksichtigen die Dienststellen der DR weitgehend die Belange der Denkmalpflege, wodurch wichtige Schritte auf dem Weg vom Traditionszugbetrieb zu einer wirklichen Traditionsbahn verwirklicht werden.

Jubiläum wurde würdig vorbereitet

Die Mitglieder der AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg" des DMV der DDR leisteten in über 4 000 Stunden Freizeitarbeit zahlreiche eigene Beiträge zur würdigen Vorbereitung des Jubiläums. So erhielten vier zweiachsige Personenwagen des Verkehrsmuseums einen neuen Anstrich, ein mechanischer Fahrtrichtungsanzeiger, ein Einradwagenschieber und eine Draisine wurden aufgearbeitet und in Betrieb genommen. Nicht zuletzt wurden im Traditionsbetrieb die bisher höchsten Leistungen erreicht – bei gleichbleibender Qualität und mit neuem Zugfunkprogramm. Höhepunkte der Fahrsaison waren der Besuch unseres Außenministers mit dem diplomatischen Korps und der Teilnehmer der ICOMOS-Generalversammlung (UNESCO-Organisation der Denkmalpfleger) neben den öffentlichen und Foto-Sonderfahrten am 15. und 16. September.

Neu eingeführt wurden Tage der Eisenbahnfreunde mit zusätzlichen Fotohalten, Scheinfahrten, Draisinenvorführungen und einer kleinen Modelleisenbahnausstellung in Radeburg.

Mit Unterstützung des Verkehrsmuseums wurde in Radeburg eine Ausstellung über die sächsischen Schmalspurbahnen gestaltet, die an allen Fahrtagen der Traditionszüge geöffnet ist.

Und was erwartet die Besucher in den nächsten Jahren?

Der Traditionsbetrieb soll künftig vor allem in qualitativer Hinsicht weiter entwickelt werden. Dabei ist auch an einen späteren Einsatz des Museums-Triebwagens 137322 sowie von Salon- oder Barwagen gedacht.

Da die Bahn vielfältigen Ansprüchen – vom Berufsverkehrsmittel bis zum Fotoobjekt – genügen soll und auch früher verlorenes Tempo noch aufzuholen ist, müssen manche Wünsche und z. T. berechtigte Forderungen von Eisenbahnfreunden und Reisenden zunächst noch unerfüllt bleiben. Doch das Erreichte zeugt von den Möglichkeiten und Früchten einer engen und beiderseits verständnisvollen Zusammenarbeit zwischen der DR und den gesellschaftlichen Kräften einschließlich des DMV.

[1]Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens… Heft 8 und 9/1939

ČSD-Strecken neu numeriert

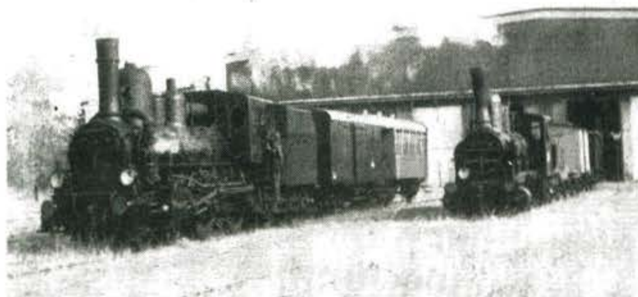
Mit Beginn des Jahresfahrplans 1984/85 am 3. Juni 1984 erhielten alle ČSD-Strecken neue Bezeichnungen. Bisher wurden sie von 1 bis 44 numeriert. Die von diesen Hauptstrecken abweichenden Strecken erhielten den Zusatz von Kleinbuchstaben.
Die neue Numerierung besteht aus drei Ziffern, wobei die ersten beiden Ziffern bei den meisten Strecken der alten Bezeichnung entsprechen. Die dritte ist bei Strecken, die keinen Kleinbuchstaben hatten, die Ziffer 0. Anderenfalls kamen die Ziffern ab 1 hinzu. Nur einige wenige Strecken erhielten eine vollkommen neue Nummer. Somit ist es für den Nutzer nicht schwer, von den alten bekannten Bezeichnungen auf die neue Numerierung zu schließen.
Dh.

Wiedergeburt der Dampflokomotive bei British Rail

Vor rund 15 Jahren wurden von der staatlichen britischen Eisenbahngesellschaft die letzten Dampflokomotiven ausgemustert. Doch offenbar steht eine Wiedergeburt der Dampflok ins Haus. Gegenwärtig existieren in Großbritannien 38 kleine, private Eisenbahngesellschaften, die von Dampfloks geförderte Züge auf ihren eigenen Nebenstrecken verkehren lassen. Daneben setzt British Rail (BR) vor allem in den Sommermonaten in landschaftlich reizvollen Gebieten Ausflugszüge ein, die von Dampfloks gezogen werden. Die BR hatte die letzten 400 Dampflokomotiven an das Verschrottungsunternehmen „Woddham Brothers" in Südwales verkauft. Da das Unternehmen aber kurz danach andere langfristige und profitabele Aufträge erhielt, ist es fast einem Zufall zu verdanken, daß die endgültige Verschrottung der Dampfloks um Jahre hinausgezögert wurde. Inzwischen hatten sich aber im Ursprungsland der Dampfeisenbahn Enthusiasten zu Vereinen zusammengeschlossen. Der Schrottplatz der Firma wurde zu einem regelrechten Wallfahrtsort für Eisenbahn-Nostalgiker. Bereits mehr als 100 Dampfloks sind zu Preisen zwischen 5000 und 10 000 £ verkauft worden. Weitere warten auf Abnehmer. Nach dem Kauf werden die verrosteten Loks in drei bis fünf Jahre währender Freizeit- und Wochenendarbeit von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaften restauriert und auf Hochglanz poliert.
C. S.

Heizhaus wurde Museum

In der Nähe von Wien liegt der kleine Ort Strasshof. Hier existiert seit 1974 ein Eisenbahnclub, dessen Mitglieder sich die Aufgabe gestellt haben, historisch wertvolle Eisenbahnfahrzeuge zu erhalten und breiten Kreisen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.
Als das Heizhaus Strasshof von den ÖBB geschlossen wurde, bemühten sich die Eisenbahnfreunde, diese Anlage für Museumszwecke zu nutzen. In Zusammenarbeit mit mehreren Institutionen, aber auch durch zahlreiche Spenden, entstand in den letzten Jahren ein Museum, das sich sehen lassen kann!
Neben Dampfloks der Südbahn, der KK Stb und ÖBB gehören zum Bestand dieses Museums ein Wagen der Wiener Stadtbahn aus dem Jahre 1898, Österreichs einzige noch erhaltene Lok der Reihe 69 sowie Vertreter ehemaliger DR-Loks der BR 42 und 52. Im Aufbau befindet sich eine Modellbahnanlage.
Prm.



Blick auf die heutige Museumsanlage
Foto: Archiv



100jähriges Jubiläum wurde zum Volksfest

Anläßlich des 100jährigen Jubiläums der ČSD-Strecke Rokycany – Mirošov – Nezvěstice im Herbst vergangenen Jahres entstand dieses Foto von der Lok 422.025 im Bahnhof Rokycany. Zwar waren hier weniger Fotografen als bei DMV-Sonderfahrten, aber dafür fand der Dampfzug bei der Bevölkerung großes Interesse.
Foto: W.-D. Meyer, Plauen

Vor 60 Jahren: Die Eisenbahntechnische Tagung

Vom 21. September bis 27. September 1924 fand in Berlin unter Leitung des Vereins Deutscher Ingenieure eine Tagung zur Diskussion neuer Erkenntnisse für nahezu alle Bereiche des Eisenbahnwesens statt. Die im Vorfeld der großen Rationalisierungs- und Modernisierungswelle organisierte Veranstaltung stellte einen Höhepunkt in der Entwicklung des Eisenbahnwesens in den 20er und 30er Jahren dar. Prominente Vertreter aus Europa und Übersee, Eisenbahnpraktiker, Wissenschaftler, Firmenvertreter und Verkehrspolitiker standen im Erfahrungsaustausch über die Anwendungsmöglichkeiten neuster technischer Errungenschaften.
Über die Tagung, zu der u.a. die bekannte „Eisenbahntechnische Ausstellung" in Seddin gehörte, wird der „me" im nächsten Jahr ausführlich berichten.
Er.

Reiseverkehr wird eingestellt

Ab 1. Oktober 1984 wird der Reiseverkehr auf der KBS 422 eingestellt. Sämtliche Personenbeförderungsleistungen, also auch den Schienenersatzverkehr, übernimmt der VEB Kraftverkehr.
Zwischen Wolkenstein und Niederschmiedeberg findet nach wie vor Güterverkehr statt. Sobald weitere Informationen über Veränderungen vorliegen, werden sie umgehend veröffentlicht.
me

„modelleisenbahner" im Gespräch mit Wolfgang Burmeister aus dem Raw Potsdam

Historisches muß erhalten bleiben

Es hat sich herumgesprochen: In unserem Land werden historisch wertvolle Triebfahrzeuge, Reisezugwagen und Güterwagen für die Nachwelt erhalten. Beträchtliche finanzielle Mittel werden dazu zur Verfügung gestellt. Die Fahrzeugveteranen sind einer breiten Öffentlichkeit zugänglich. Auf Fahrzeugausstellungen oder in Sonderzügen werden sie begutachtet, bestaunt und fotografiert. Seit vier Jahren besorgt das Raw „Erwin Kramer" Potsdam die Aufarbeitung zweiachsiger Reisezugwagen der Einheitsbauart für Traditionszwecke. Keine leichte Aufgabe, geht es doch darum, daß diese Fahrzeuge weitestgehend in den Ursprungszustand zu versetzen sind. Die Eisenbahner aus dem Raw leisten dabei Hervorragendes. Einer von ihnen ist Wolfgang Burmeister, 50 Jahre alt, Konstrukteur für Spezialgebiete. Das sind vor allem Bahndienstwagen, aber auch jene Fahrzeuge gehören dazu, die gemäß der Ordnung über Eisenbahnmuseumsfahrzeuge neu aufzubauen sind. Diese Aufgabe ist mit den heute üblichen Technologien der Instandsetzung nicht möglich.

Wolfgang Burmeister ist ein Mann mit reicher Berufserfahrung. Er erzählt: „1950 begann ich im Raw Potsdam eine Lehre, wurde Maschinenschlosser, arbeitete dann als Zeichner in der Verwaltung und habe mitgeholfen, daß heutige Konstruktionsbüro aufzubauen."

In den 60er Jahren absolvierte er ein Fernstudium. An dessen Ende der Erfolg: Ingenieur für die Technologie des Maschinenbaues und Elektrotechnik.

In Potsdam werden seit 1960 wieder Reisezug- und Bahndienstwagen instandgesetzt. Wolfgang Burmeister hat seitdem Ideen auf dem Reißbrett festgehalten, die sich auch in der Praxis bewährten.

„Als wir 1980 den Auftrag erhielten, zwei Einheitsabteilwagen für Traditionszwecke aufzubauen, war das für uns Neuland. „Wahnsinnsidee", sagtên manche. Dann galt es, den Kollegen klar zu machen, daß der Aufbau solcher Fahrzeuge eine kulturhistorische Aufgabe ist. Viel Zeit ist da für die reine Überzeugungsarbeit draufgegangen."

Das Kollektiv „Friedrich Engels", 40 Kollegen an der Zahl, ist für die Aufarbeitung der Fahrzeuge für Sonderzwecke zuständig. Ohne diese Mannschaft, so meint Wolfgang Burmeister, wäre er aufgeschmissen. Unermüdlich wird da geknobelt und experimentiert. Von anderen Dienststellen werden Teile beschafft. Türklinken, Lampen, Toilettenbecken. „Vieles bekommen wir zusammen, der Rest muß eben in Handarbeit neu angefertigt werden. Die beiden Meister Ramthun und Reindl haben dabei schon so manches Unmögliche möglich gemacht." Qualitätsarbeit ist für dieses Kollektiv selbstverständlich. „Dafür werden wir schließlich bezahlt und die Arbeit macht ja auch viel Freude", sagte mir ein Kollege. Wie kam es nun dazu, daß sich Wolfgang Burmeister mit so großem Engagement der Aufarbeitung alter Reisezugwagen widmet?



Wolfgang Burmeister am 19. April 1984 vor dem fertiggestellten Traditionswagen der Gattung Bi 29a während der Übergabe im Bahnhof Potsdam Stadt.
Foto: W.-D. Machel, Potsdam

Darum macht er nicht viel Worte: „Die historische Entwicklung der Eisenbahn interessierte mich schon immer, und ich denke, daß es für uns Eisenbahner eine Pflicht ist, Historisches zu erhalten!" Vor seinem Arbeitszimmer, auf dem Flur eines modernen Flachbaues, hängt eine Tafel mit zahlreichen Fotos von Reisezugwagen, die vor 20 und noch mehr Jahren im Raw Potsdam beheimatet waren. Dieses Bildarchiv gestaltete er selbst. Dabei kam ihm zugute, daß er eine zeitlang als Werkfotograf gearbeitet hat. Viele dieser Fotodokumente sind auch heute noch Grundlage für den Wiederaufbau alter Wagen. Auch nach Feierabend läßt ihn die Arbeit nicht los. In einem Wagen muß die Beleuchtungsanlage im alten Stil wieder hergestellt werden, für einen anderen sind alte Fenster originalgetreu nachzubauen. Zeichnungen sind nicht mehr vorhanden. Sie wurden ein Raub der Flammen, Folge eines Bombenangriffs auf das Raw vor rund 40 Jahren! – Zurück zur Gegenwart!

Der 35. Jahrestag unseres Staates wird vorbereitet, und im nächsten Jahr ist das große Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen – 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand". 1988 besteht das Ausbesserungswerk ebenfalls 150 Jahre. Natürlich wird der Aufarbeitung von historischen Wagen weiterhin große Aufmerksamkeit geschenkt. Schließlich müssen die wieder aufgearbeiteten Traditionswagen auch planmäßige Revisionen erhalten. Die bisherige Bilanz kann sich sehen lassen: Am 4. Februar 1982 wurden die ersten beiden Einheitsabteilwagen übergeben. Im September 1982 folgte ein zweiachsiger Gepäckwagen. Mitte vergangenen Jahres kam ein BCi-Wagen hinzu. Vor wenigen Wochen haben die Eisenbahner einen geschlossenen Bi-Wagen fertiggestellt. Zu Ehren des 35. Jahrestages unserer Republik wird dieser Tage ein weiterer Wagen, umgebaut als Bufettwagen für den Traditionszug, seiner Bestimmung übergeben. Und 1985? Auch im nächsten Jahr werden die Restaurierungsarbeiten fortgesetzt. Da ist der Aufbau des sogenannten „Zwitterwagens", der an einem Ende eine Bühne hat und am anderen Ende geschlossen ist, auf dem Programm. „Glücklicherweise gelang es uns, diesen Wagen zu erhalten, denn insgesamt wurden davon nur acht Fahrzeuge für die damalige DRG gebaut", sagt Wolfgang Burmeister. Hinzu kommt ein ehemaliger BDid-Wagen. Bereits seit längerer Zeit wird an einem preußischen Abteilwagen mit Oberlichtaufbau gearbeitet. Im Grunde genommen handelt es sich dabei um einen völligen Neuaufbau.

Zwei Bag-Wagen und zwei weitere Einheitsabteilwagen sollen den Wagenpark später einmal vervollständigen. Technische Denkmale als Zeugen der Verkehrsgeschichte! Sie zu bewahren, bedeutet mehr, als nur der Liebhaberei der Eisenbahnfreunde zu frönen. Die Gewahrung unseres technischen Erbes ist zugleich die Gewahrung unserer Geschichte! Und dafür geben Wolfgang Burmeister und das Kollektiv „Friedrich Engels", unterstützt durch weitere Eisenbahner dieses Werkes, ihr Bestes.

Wolf-Dietger Machel

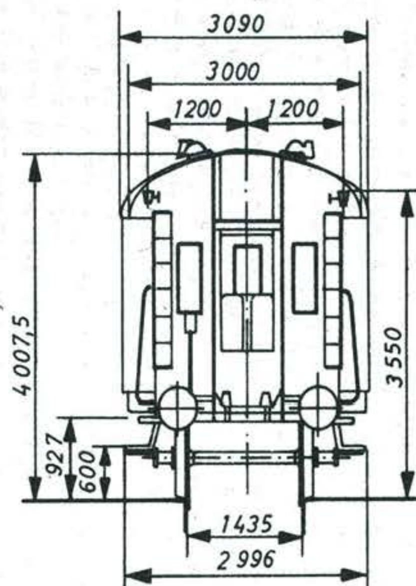
Ing. **Wolfgang Hensel, Berlin**

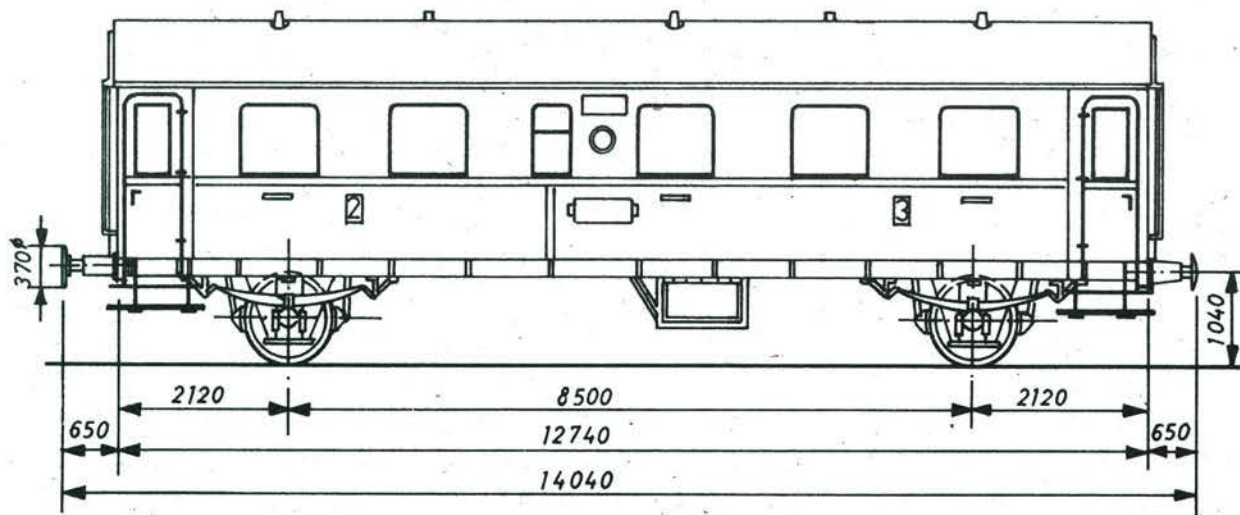
Bi 29a – ein weiteres Fahrzeug für den Traditions-Personenzug der DR

Am 19. April 1984 wurde vom Reichsbahnausbesserungswerk „Erwin Kramer" Potsdam ein weiteres Fahrzeug für den Traditions-Personenzug der DR fertiggestellt und dem Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Seddin als Heimatdienststelle übergeben. Es handelt sich um einen Einheits-Durchgangswagen mit der Bauartbezeichnung Bi 29a[1]. Der Wagen besitzt ein Wumag-Untergestell mit einem Radsatzstand von 8500 mm. Beachtenswert sind für die zweiachsigen Einheits-Durchgangswagen der 2. Klasse ab etwa diesem Baujahr angewendeten geschlossenen Plattformen bei Beibehaltung der offenen Übergänge mit Scherengittern. Der Wagen wurde 1930 von der Waggonfabrik Linke-Hofmann-Busch in Breslau (heute Wrocław, VR Polen) gebaut und jetzt in einer weitgehend dem Ursprungszustand entsprechenden Form hergerichtet. Die angebrachte Wagennummer könnte das Fahrzeug 1930 getragen haben.

Bei der Farbgebung, insbesondere die schwarzen Zierstriche, waren in Ermangelung konkreter Unterlagen Zugeständnisse unumgänglich. Die Farbe der Anschriften (ursprünglich gelb) wird zu einem späteren Zeitpunkt korrigiert, desgleichen das in einigen Details nicht ganz originalgetreue Eigentumsmerkmal. Diese geringen Mängel werden aber durch den Gesamteindruck des Wagens und die gediegene originale Innenausstattung des Fahrzeugs voll aufgewogen, die in etwa der 2. Klasse des im Heft 2/84 vorgestellten BCi 29 entspricht. Sämtliche am Langträger befindlichen Anschriften für den Betriebseinsatz werden durch die EDV-Nr. 50 50 24-25 520-7 ergänzt.

[1] Gem. Festlegung der DRG im Jahre 1930 wurden alle vorhandenen Wagen mit Bauartbezeichnungen versehen.
Dabei bedeuten:
Bi – zweiachsiger Einheits-Personenwagen 2. Klasse mit offenen Übergängen
29 – erstes Konstruktionsjahr dieser Bauart (hier 1929)
a – erste Variante eines Bi-Wagens mit dem Konstruktionsjahr 1929. Weitere 1929 konstruierte Bi-Varianten erhielten fortlaufende Buchstabenbezeichnungen (a, b usw.).





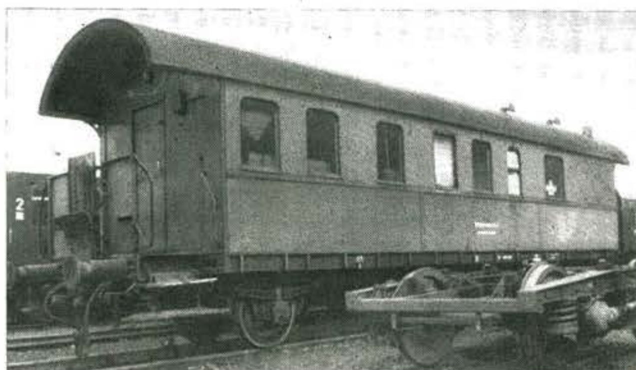
Durchgangswagen wurde gefunden

Zum Beitrag „Wer hilft uns" Heft 4/84, Seite 2

Zu dem genannten Aufruf erreichten uns zahlreiche und sehr wertvolle Informationen, die von den für die Vorhaltung von Traditionswagen verantwortlichen Eisenbahnern gründlich ausgewertet wurden. Es ist sicher verständlich, daß nicht alle Zuschriften einzeln beantwortet werden können. Wir bedanken uns auf diesem Wege für die intensive Mitarbeit.

Ausgewählt wurde der abgebildete Einheits-Durchgangswagen mit der Bezeichnung BDi 21*). Das ist ein Wagen der 2./4. Klasse mit dem ersten Konstruktionsjahr 1921, der zwar nicht ganz dem gesuchten Wagen entspricht, aber eine interessante neue Variante für den Traditions-Personenzug der DR darstellt. Er erfüllt mit seinem 4. Klasse-Abteil auch die Forderung nach der Erhaltung und Darstellung der 4. Wagenklasse in Einheits-Durchgangswagen. Das Fahrzeug wird im Laufe des Jahres 1985 im Reichsbahnausbesserungswerk „Erwin Kramer" Potsdam vollständig aufgearbeitet.

wh.



Das ist der ausgewählte Einheitsdurchgangswagen für den Traditions-Personenzug der DR. Diese Aufnahme entstand Anfang Mai 1984 im Raw Potsdam.
Foto: W. Fromm, Potsdam

*) mit dem Wegfall der 4. Klasse im Jahre 1928 wurde diese Bauart als BCid 21 bezeichnet (d. h. die 4. Klasse wurde unverändert als 3. Klasse benutzt und behielt Bretterbänke).

Dieser Reisezugwagen der früheren Gattung Bi 29a wird den Traditions-Personenzug der DR weiter vervollständigen. Die Aufnahmen entstanden am 19. April 1984 im Bahnhof Kremmen.
Fotos: W.-D. Machel, Potsdam







Werklokomotiven

Dampflokomotiven auf Werkbahngleisen sind zu einer großen Seltenheit geworden. Heute verfügen fast alle Betriebe über Dieselloks. Doch auch darunter befinden sich teilweise recht interessante Fahrzeuge, die es durchaus wert sind, vorgestellt zu werden.
Auch Sie, liebe Leser, können dazu beitragen, daß wir weitere Farbseiten dieser Art veröffentlichen. Schicken Sie uns bitte Ihre Dias von solchen Diesellok-Veteranen.

1



2



1 Die V 200 506 ist nicht Eigentum der DR. Diese Maschine gehört dem Braunkohlenkombinat Geiseltal und wird zum Transport schwerer Kohlenzüge eingesetzt. Die Aufnahme vom März 1983 zeigt diese Lok gerade mit einem solchen Güterzug auf der Fahrt nach Lössen.
2 Werklok vom Typ TGK 2E1 des VEB Fliesenwerk Boizenburg (Elbe). Sie wurde 1969 im sowjetischen Gleisbaumaschinenwerk Tula mit der Fabrik-Nr. 037 gebaut und war bis 1979 beim VEB Sanitärkeramik Haldensleben in Betrieb. Die 330-PS-Lok bedient auch den VEB Elbewerft, der über die frühere Boizenburger Stadt- und Hafenbahn an das Schienennetz angeschlossen ist. Anläßlich des 90jährigen Streckenjubiläums und der 750-Jahr-Feier der Stadt Boizenburg fuhr auf dieser Bahn wieder ein Personenzug, nachdem hier der Reiseverkehr 1967 eingestellt wurde.
Unser Bild entstand am 26. Juli 1980 anläßlich einer solchen Fahrt bei Abfahrt aus dem ehemaligen Bahnhof Boizenburg Stadt.
3 Die Firma Deutz in Köln baute 1935 diesen „Kleinstdiesel" und lieferte ihn mit der Fabriknummer 335 305 aus. Das 34 PS starke Fahrzeug wird heute für den Holztransport im VEB Waggonbau Ammendorf eingesetzt.
4 Diese Kö wurde in den 50er Jahren im damaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Potsdam-Babelsberg gebaut. Sie ist heute als Werklok im VEB Peniger Patentpapierfabriken eingesetzt. Das Bild wurde am 23. Oktober 1983 aufgenommen.

Fotos: 1 und 3 V. Emersleben, Halle; 2 U. Steffen, Boizenburg; 4 T. Böttger, Karl-Marx-Stadt

3



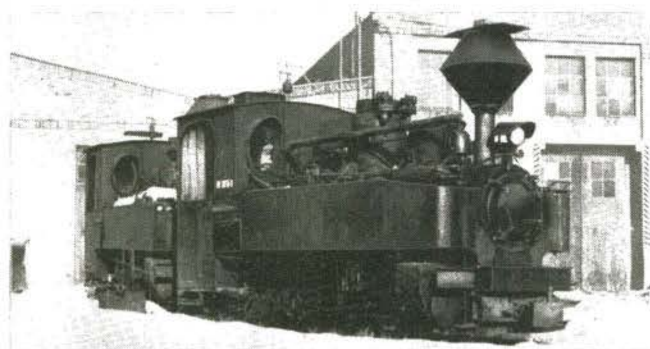
4



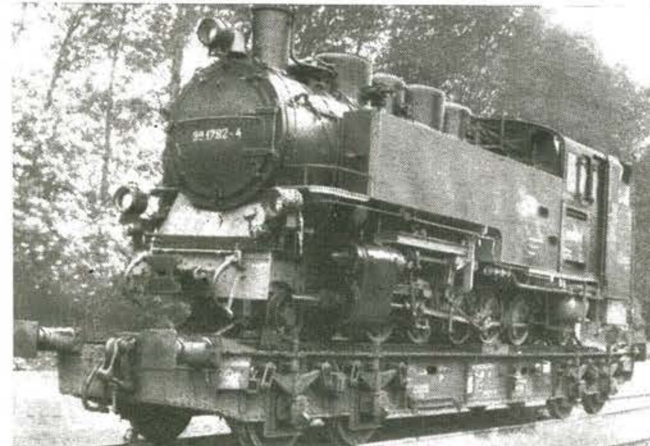
Lok-einsätze

Bw Aue

Vom Bw Karl-Marx-Stadt stehen die Loks 50 3647, 50 3519 und 50 3688 zur Verfügung.
Umläufe:
Tag 1: Hf ab 2.19 Uhr, Lzz, Khbf an 2.23 Uhr, ab 3.12 Uhr P 18610, Aue an 4.44 Uhr; Aue ab 4.54 Uhr P 18617 Khbf an 6.56 Uhr; Khbf ab 7.34 Uhr, Lzz Ks an 7.37 Uhr; Ks ab 8.15 Uhr, N 64354, Aue an 11.53 Uhr; Aue ab 16.27 Uhr, Sl N 65355, Zi an 17.05 Uhr, Zi ab 17.08 Uhr Lzv Aue an 17.37 Uhr; Aue ab 18.20 Uhr N 67393, Atl an 19.14 Uhr, Atl ab 19.31 Uhr Lzv, Sch an 19.41 Uhr; Sch ab 21.36 Uhr, Schad 79382 Zw an 23.05 Uhr.
Abweichungen:
Sa, S: Hf ab 1.56 Uhr, N 64366, Ks an 2.06 Uhr, Ks ab 2.16 Uhr, Lzz Khbf an 2.19 Uhr, Khbf ab 5.29 Uhr P 18612; Aue an 7.08 Uhr; Aue ab 12.44 Uhr, N 66326 Zw an 14.47 Uhr; Zw ab 15.58 Uhr P 3605, Aue an 16.43 Uhr; Aue ab 19.54 Uhr, Lge 59380 an Wru 21.26 Uhr, ab Wru 21.40 Uhr, Lzz 21.51 Uhr an Zw.
Di: Nach N 64354 ab Aue 11.52 Uhr zusätzlich Aue 14.00 Uhr, ab Aue Slzzo P 9632 15.08 Uhr, an Zw 15.08 Uhr; ab Zw 15.58 Uhr Gag 56353 nach Aue.
Tag 2: Zw ab 1.32 Uhr, Dg 54301, Aue an 2.37 Uhr; Aue ab 3.15 Uhr, N 67387, an J 5.15 Uhr; J ab 5.22 Uhr, Lzv, Aue an 6.08 Uhr; ab Aue 7.53 Uhr, Lzz an Nds 8.00 Uhr; ab Nds 8.10 Uhr, an Üb 72984 8.18 Uhr; Htst an 8.22 Uhr; Üa 71083 Pop an 8.29 Uhr; Pop ab 8.49 Uhr, Üa 71083, an Htst 8.57 Uhr; ab Htst 9.24 Uhr, Gag 57346; an Zw 10.06 Uhr; ab Zw 13.03 Uhr, Üb 72921, Schw an 13.11 Uhr; an Schw 14.00 Uhr, Üb 72922; Zw an 14.21 Uhr, ab Zw 16.20 Uhr, Dg 54313 an Aue 17.21 Uhr; ab Aue 19.54 Uhr, Lge 59380 Wru an 21.26 Uhr; Wru ab 21.40 Uhr, Lzz Zw an 21.51 Uhr.
Abweichungen:
Sa, S: Wie vor bis Lzv an Aue 6.08 Uhr; ab Aue 7.44 Uhr, N 66322 Zw an 9.31 Uhr; Zw ab 13.03 Uhr, Üb 72921, Schw an 13.11 Uhr; Schw ab 14.00 Uhr, Üb 72922, Zw an 14.21 Uhr; Zw ab 6.20 Uhr, Dg 54313 Aue an 17.21 Uhr; Aue ab 19.08 Uhr P 5696 an Zw 19.55 Uhr; Zw ab 22.40 Uhr, Dg 54319 Aue an 23.32 Uhr.
Tag 3: Zw ab 0.10 Uhr, DG 51623, Aue an 1.04 Uhr; Aue ab 4.25 Uhr, Üb 72962 Blt an 4.54 Uhr; Blt ab 5.23 Uhr, P 15691, Aue an 5.44 Uhr; Aue ab 6.05 Uhr, Slzz 15690 Blt an 6.26 Uhr; Blt ab 6.35 Uhr, P 17623 Aue an 6.56 Uhr; Aue ab 7.44 Uhr, N 66322 Zw an 9.31 Uhr; Zw ab 12.34 Uhr, Fg 54309 Aue an 13.33 Uhr; Aue ab 14.29 Uhr, P 17624 Btl an 14.51 Uhr; Blt ab 15.25 Uhr, Lrz 17626 Aue an 15.44 Uhr; Aue ab 16.27 Uhr, N 65355 Zi an 17.05; Zi ab 18.07 Uhr, Lzz Tal an 18.25 Uhr; Tal ab 19.00 Uhr, N 65359 an Hf 22.52 Uhr.
Abweichungen:
Mo: Beginn in Aue ab 4.25 Uhr, Üb 72962, an Blt 4.54 Uhr usw.
Sa: Zw ab 0.10 Uhr, Dg 51623 Aue an 1.04 Uhr; Aue ab 2.13 Uhr, N 66320 Zw an 4.04 Uhr; zw ab 5.08 Uhr, Dg 54303 an Sch 6.53 Uhr; ab Sch 8.33 Uhr, N 66324 Zw an 11.53 Uhr; ab Zw 13.48 Uhr, Dg 54311 an Aue 14.52 Uhr; Aue ab 16.27 Uhr, N 65355 Hf an 22.52 Uhr.
S: Aue ab 2.13 Uhr, N 66320 an Zw 4.04 Uhr; weiter wie Sa.
Legende: Aue – Aue, Atl – Antonsthal, Blt – Blauenthal, Hf – Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf, Htst – Hartenstein, J – Johanngeorgenstadt, Khbf – Karl-Marx-Stadt Hbf, Ks – Karl-Marx-Stadt Süd, Nds – Niederschlema, Pop – Anschluß Poppenwald, Sch – Schwarzenberg, Schw – Bf Schedewitz, Tal – Thalheim, Zi – Zwönitz, Zw – Zwickau, Wru – Werdau, Schad – Schadwagenzug, Lrz – Leerpark zum ..., Slzoo – Schlußlok als Wagen (nicht arbeitend).
Mr. (Ende August 1984)



Anfang April 1984 wurden die beiden 600-mm-Schmalspurlokomotiven 99 3313 und 99 3316 der Waldeisenbahn Muskau in die BRD verkauft. Die Lok 99 3316 stand bis Anfang Januar 1981 in Dienst. In der DDR sind noch zwei Maschinen dieses Typs zu sehen. Die eine gehört zum Bestand der Pioniereisenbahn Cottbus und ist betriebsfähig, die andere steht als Denkmal in einem Neubaugebiet der Stadt Weißwasser. Foto: O. Urban, Krauschwitz



Seit rund einem Jahr gehört die 99 1784 zur Einsatzstelle Putbus des Bw Stralsund. Unlängst kam ein weiterer „Sachse" hinzu. U. B. z. die 99 1782 (ex Cranzahl – Oberwiesenthal) in Stralsund am 24. Juni 1984, wo ihre Reise von Görlitz nach Putbus anläßlich der 750-Jahr Feier von Stralsund unterbrochen und die Lok der Öffentlichkeit gezeigt wurde. Man beachte die auf der Bäderbahn üblichen Kupplungen und das zusätzlich angebrachte Blech unter der Rauchkammertür.
Foto: W. Krentzien, Saßnitz

Baureihe 244

Folgende Lokomotiven dieser BR werden derzeit im Zug- und Rangierdienst eingesetzt:
Bw Leipzig Hbf West
244 031, 244 046, 244 051, 244 054, 244 113, 244 131, 244 133, 244 134, 244 139, 244 151.
Bw Erfurt
244 114
Bw Leipzig-Wahren
244 103, 244 105, 244 135, 244 148
Bw Leipzig-Engelsdorf
244 069, 244 127, 244 128, 244 137, 244 143.
Bw Weißenfels
244 044
Bw Halle P
244 048, 244 108, 244 124.

Baureihe 50.35

50 3575 (ex Bw Halberstadt) und 50 3703 (ex Bw Stendal) wurden am 19. Juni 1984 an die Zuckerfabrik Aschersleben verkauft.
Fi. (Anfang August 1984)

Bw Glauchau

Personenzüge werden auf der KBS 419 nicht mehr mit Dampfloks gefahren.
Die Loks 50 3658 und 50 3672 übernehmen nachstehende Güterzugleistungen:
Lok 1: ab Gch 8.22 Uhr, an StE 8.38 Uhr; ab StE 10.02, an Osn 10.47 Uhr; ab Osn 11.23 Uhr, an Lg 11.38 Uhr; ab StE 14.45 Uhr, an Osn 15.28 Uhr.
Lok 2: ab Gch 6.27 Uhr, an Zwi 6.43 Uhr; ab Zwi 8.08 Uhr, an Gch 8.23 Uhr; ab Gch 11.37 Uhr, an Rlz 12.48 Uhr (über Ndf); ab Rlz 14.31 Uhr, an Gch 15.49 Uhr; ab Pn 17.02 Uhr, an Gch (Mo–Sa) 17.28 Uhr.
Legende: Lg – Lugau, Gch – Glauchau, Osn – Oelsnitz (Erzg), StE – St. Egidien, Rlz – Rochlitz, Ndf – Narsdorf, Pn – Penig, Zwi – Zwickau.

Bw Bautzen, Est Bischofswerda

Im Dienst befinden sich die Loks 52 8059 und 52 8193. Umläufe: ab Arnsdorf 9.01 Uhr, an Dresden-Friedrichstadt 9.48 Uhr; ab Dresden-Neustadt 13.48 Uhr, an Bischofswerda 14.41 Uhr; außerdem: Personenzug 8810 (KBS 250) Mo–Fr, Sa/So ab Bischofswerda 16.27 Uhr, an Bautzen 16.42 Uhr. (Güterzug).
Ab Königswartha 11.03 Uhr, an Bautzen 12.38 Uhr; ab Bautzen 17.58 Uhr, an Görlitz-Schlauroth 18.32 Uhr.
Le. (Mitte Juli 1984)

Detlef Hommel (DMV), Erfurt

100 Jahre Strecke Neudietendorf – Ritschenhausen

Am 1. August 1884 wurde mit der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Plaue – Oberhof – Suhl der durchgehende Eisenbahnbetrieb zwischen Neudietendorf und Ritschenhausen aufgenommen.

Über keine Eisenbahn Thüringens sind in den letzten Jahren so viele Veröffentlichungen erschienen, wie über diese Strecke, so daß den meisten Eisenbahnfreunden viele Fakten über den Bau und Betrieb bekannt sind. Deshalb wird nachstehend vornehmlich über die bewegte Baugeschichte und die ersten Betriebsjahre dieser Strecke berichtet.

Entstehungsgeschichte

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft (ThEG), die seit 1846/47 die Hauptbahn Weißenfels – Erfurt – Gerstungen betrieb, eröffnete am 16. Mai 1867 die 9,9 km lange Strecke Dietendorf – Arnstadt. Ab 6. August 1879 fuhren die Züge dann von Arnstadt über Plaue bis Ilmenau (27,4 km). Südöstlich des Thüringer Waldes existierte seit dem 20. Dezember 1871 die Strecke Gera – Eichicht (heute Kaulsdorf), die ebenfalls von der ThEG gebaut und betrieben wurde.

Die unter Regie der privaten Werrabahn-Gesellschaft entstandene und am 2. November 1858 eröffnete Strecke Eisenach – Meiningen – Coburg tangierte den Thüringer Wald westlich bzw. südwestlich.

Das thüringische Eisenbahnnetz verlief also bis 1880 um das Mittelgebirge, ohne es selbst zu überqueren. Aber schon Friedrich List hatte 1833 vorgeschlagen, eine Eisenbahnlinie über den Thüringer Wald zu bauen, die die Thüringer Stammbahn zwischen Weimar und Gotha verlassen und nach Bamberg und München führen sollte. Ähnliche Pläne wurden seit 1864 von den Städten Suhl, Zella und Mehlis immer wieder verfochten. Besonders die dort ansässige metallverarbeitende Industrie sowie die Waffenfabriken forderten einen Bahnanschluß, da die benötigten Mengen an Eisen und Steinkohle nur mit Pferdefuhrwerken vom Werrabahnanschluß in Wernshausen herangefahren werden konnten. Das war sehr kostspielig und vor allem aufwendig. So wurden die Linie Wernshausen – Schmalkalden – Mehlis – Zella – Suhl und ein Projekt Gotha – Ohrdruf – Zella – Suhl – Eisfeld geplant, wobei für letzteres bereits ein Tunnelbau für rund 475 000 M vorgesehen war. Aber erst nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71, als Preußen in seine Eisenbahnpolitik wieder verstärkt die Thüringer Privatbahnen in seiner Verstaatlichungspläne einbezog, standen die Chancen für einen Bahnbau über das Gebirge günstiger. So wurde ein neues Projekt Erfurt – Zella – Suhl – Meiningen vorgeschlagen. Nach langwierigen Verhandlungen schloß Preußen mit den Kleinstaaten Thüringens 1879 einen Staatsvertrag ab, der den Bau einer Linie Plaue – Grimmenthal für 27,3 Millionen Mark vorsah. Damit war auch über die Linienführung entschieden, denn die neue Strecke sollte an die bestehenden Strecken in Plaue und Grimmenthal anschließen. Sie war übrigens die erste thüringische Eisenbahnlinie, die der preußische Staat durch seine Eisenbahnverwaltung bauen ließ.

Über den Brandleitetunnel

1880 wurde von Zella aus mit den Vermessungsarbeiten begonnen. Nach Eintreffen des notwendigen Materials sowie der Errichtung entsprechender Baulichkeiten, konnte im Januar 1881 mit den Bauvorbereitungen für den Brandleitetunnel begonnen werden. Die Bauleitung erfolgte bis zum 1. Mai 1882 durch die preußische Eisenbahndirektion (KED) Magdeburg, da die KED Erfurt erst wenig später, nämlich nach Übernahme der ThEG-Strecken, gegründet wurde.

Neben den umfangreichen Baumaßnahmen für das Anlegen des Bahnkörpers bildete das Kernstück der Bauarbeiten die Untertunnelung des zum Beerbergmassiv gehörenden Brandleitehöhenzugs (886 m ü. NN).

Wer heute in wenigen Minuten durch den 3039,5 m langen Brandleitetunnel fährt, kann sich kaum die Schwierigkeiten vergegenwärtigen, mit denen die Bauleute vor mehr als 100 Jahren zu kämpfen hatten. Neben festen kristallinischen Gesteinsschichten, den Hornsteinporphyrstöcken, sind im Brandleitemassiv Konglomeratschichten zwischen diesen Porphyren vorhanden, die von stark wasserführenden Schichten durchzogen sind. Trotz dieser festen Gesteine und ständiger Wassereinbrüche, vollbrachten die Erbauer pro Tag Vortriebsleistungen von etwa 4,50 m auf der Gehlberger und von 3,85 m auf der Ohrdrufer Seite. Dabei kamen auf der östlichen Baustelle sogenannte „Brandt'sche hydraulische Drehbohrmaschinen" und auf der Westseite (Oberhof) „Fröhlich'sche Luftdruckstoßbohrmaschinen" zum Einsatz. In (3) und (4) sind die außerordentlich gro-

1



2

Eisenbahn-Fahrplan,
gültig vom 1. August ab.

Neudietendorf	Abg.	—	7.10	10.35	2.55	7.17	10.5
Arnstadt	„	—	7.35	11.1	3.25	7.42	10.25
Plaue	Ank.	—	8.0	11.21	3.47	8.2	—
Plaue	Abg.	—	8.8	11.26	3.52	8.11	—
Gräfenroda	„	—	8.27	11.44	4.12	8.27	—
Oberhof	„	—	9.12	12.25	5.1	9.4	—
Zella St.-Bl.	„	—	9.29	12.39	5.18	9.15	—
Suhl	„	7.33	9.51	1.15	5.35	9.29	—
Rohr	„	8.12	10.22	1.43	6.9	9.53	—
Grimmenthal	Ank.	8.35	10.34	1.54	6.21	10.12	—
Grimmenthal	Abg.	8.35	10.44	2.0	6.41	10.12	—
Ritschenhausen	Ank.	8.43	10.53	2.8	6.49	10.20	—
Ritschenhausen	Abg.	—	6.35	9.10	3.23	6.25	9.55
Grimmenthal	Ank.	—	6.42	9.18	3.29	6.31	10.3
Grimmenthal	Abg.	—	6.54	9.26	3.38	6.36	10.15
Rohr	„	—	7.7	9.44	3.51	6.50	10.34
Suhl	„	—	7.37	10.30	4.19	7.23	11.8
Zella St.-Bl.	„	—	7.54	10.54	4.38	7.41	—
Oberhof	„	—	8.9	11.16	4.46	7.57	—
Gräfenroda	„	—	8.36	11.49	5.11	8.25	—
Plaue	Ank.	—	8.46	12.0	5.20	8.35	—
Plaue	Abg.	—	8.52	12.8	5.22	8.43	—
Arnstadt	„	6.5	9.12	12.33	5.37	9.4	—
Neudietendorf	Ank.	6.25	9.24	12.53	5.53	9.20	—

Plaue	Abg.	8.45	12.3	4.0	8.38
Elgersburg	„	9.24	12.38	4.35	9.13
Ilmenau	Ank.	9.41	12.56	4.52	9.30
Ilmenau	Abg.	9.51	1.15	5.10	9.40
Langewiesen	„	10.10	1.33	5.28	9.58
Gehren	„	10.37	2.0	5.55	10.25
Neustadt-Gillersdorf	„	11.12	2.35	6.30	11.0
Großbreitenbach	Ank.	11.25	2.48	6.43	11.13
Großbreitenbach	Abg.	5.37	8.45	12.50	4.45
Neustadt-Gillersdorf	„	5.55	9.3	1.8	5.3
Gehren	„	6.35	9.43	1.51	5.46
Langewiesen	„	6.52	10.5	2.12	6.8
Ilmenau	Ank.	7.5	10.18	2.25	6.30
Ilmenau	Abg.	7.15	10.30	2.55	7.15
Elgersburg	„	7.37	10.52	3.7	7.37
Plaue	Ank.	8.4	11.19	3.34	8.4

1 Bahnhof Oberhof im Eröffnungsjahr der Strecke. Man beachte rechts die Drehscheibe!

2 Erster Fahrplan, gültig vom 1. August 1884 an, aus dem „Arnstädter Tageblatt".

3 78 498 des Bw Arnstadt vor einem Personenzug in Plaue (Thür) im Jahre 1954. Die Mitteleinstiegwagen gehörten damals zu den modernsten Reisezugwagen der DR.

4 Ein Arbeitszug vor Gräfenroda im Juli 1975. Die 65 1046 gehörte zum Bw Arnstadt.

ßen Schwierigkeiten beschrieben, die den Tunnelbau ständig begleiteten. So ist es beinahe unvorstellbar, daß – nachdem am 28. Mai 1881 die Bauarbeiten begannen – bereits am 11. Februar 1883 der Durchschlag des Richtstollens im Tunnel erfolgte.
Auch die weitere Fertigstellung ging zügig voran. Am 23. März 1884 meldete dazu das Arnstädter Tageblatt: „Zella: Am letzten Freitag sind die Arbeiten im Brandleitetunnel (Westseite) beendet, die meisten Bergleute, welche mehrere Jahre im Tunnel arbeiteten, haben die hiesige Stadt verlassen, die noch Anwesenden feierten gestern die Schlußsteinlegung in der Restauration im Lubenbach. Die Streckenarbeiten schreiten durch die äußerst günstige Witterung rasch vorwärts. An der Betriebseröffnung der ganzen Bahnlinie am 1. 8. wird nun nicht mehr gezweifelt."

3



4



Bau der Strecke Plaue – Grimmenthal

Am schnellsten ging der Bahnbau zwischen Suhl und Grimmenthal voran, da hier nur relativ wenige Kunstbauten (Brücken, Durchlässe) notwendig waren. Die Inbetriebnahme des Abschnittes erfolgte bereits im Dezember 1882. Über die restlichen Abschnitte schrieb am 22. Februar 1884 das Arnstädter Tageblatt:
„Mit der Eröffnung der Bahnstrecke Plaue – Suhl – Ritschenhausen wird der Eisenbahnbetrieb zwischen Dietendorf und Plaue, der gegenwärtig ein sekundärer ist, ein Vollbetrieb. Dessen ungeachtet, wird auf dieser Strecke ein zweites Geleis nicht gelegt, wohl aber geschieht dies auf der Strecke zwischen Gräfenroda und Suhl, durch den Brandleitetunnel durch, denn erst von Gräfenroda ab nimmt die Bahn den Charakter einer Gebirgsbahn an und müssen auf der zuletzt bezeichneten Strecke alle größeren Eisenbahnzüge getheilt werden."
Die Öffentlichkeit nahm während der gesamten Bauzeit regen Anteil am Werden der neuen Bahnlinie. Besonders in Arnstadt, Zella, Mehlis und Suhl wurde jede Teilfertigstellung vermeldet. So erfuhr am 17. April 1884 das Publikum folgendes:
„Auf der Theilstrecke Plaue – Suhl ist die Legung des einen Geleises schon soweit gefördert, daß auf der westlichen Seite des Brandleitetunnels nur noch ungefähr 9, auf der östlichen Seite noch ca. 7 km Geleise zu legen sind. Auf der Gebirgsstrecke von Gräfenroda bis Suhl wird auch das zweite Geleise alsbald in Angriff genommen werden."
Schwierigkeiten ergaben sich lediglich im Abschnitt Grimmenthal – Ritschenhausen, die ein bezeichnendes Licht auf die teilweise egoistische Eisenbahnpolitik der deutschen Kleinstaaten auch nach Gründung des Deutschen Reiches 1871 warfen. Ebenfalls am 17. April 1884 hieß es dazu:
„Die Theilstrecke Grimmenthal – Ritschenhausen, mit deren Bau zuletzt begonnen worden, ist bis auf den Oberbau fertiggestellt, dagegen sind die Arbeiten für die Einführung der neuen Eisenbahn in den Bahnhöfen Ritschenhausen der Linie Schweinfurt – Meiningen noch nicht in Angriff genommen, da die bezüglichen Verhandlungen zwischen den betheiligten Staaten Preußen, Sachsen-Meiningen und Baiern noch schweben, was indessen für die Eröffnung der neuen Bahn kaum ein Hinderniß abgeben dürfte. Die Theilstrecke jener Bahnlinie von Meiningen bis zur bairischen Landesgrenze steht bekanntlich im Eigenthum des meiningischen Staates, wird aber von der Bairischen Staatseisenbahn-Verwaltung betrieben."
Am 31. Mai 1884 teilte der Arnstädter Anzeiger schließlich mit, daß die letzte Schiene zwischen Plaue und Suhl verlegt worden sei und daß der zweigleisige Abschnitt zum 1. August 1884 ebenfalls fertig sein werde.
Bis auf das Bahnhofsgebäude von Oberhof waren zunächst nur provisorische Gebäude errichtet worden, die nach der Inbetriebnahme durch feste Bauten ersetzt wurden. Außerdem mußten an der schon vorhandenen Strecke Dietendorf – Plaue verschiedene Gebäude erweitert werden.

Inbetriebnahme der neuen Strecke

Am 1. August 1884 wurde die Strecke mit sogenannten „Extrazügen" feierlich eröffnet, wobei man von Seiten der Bahnverwaltung auf eine offizielle Einweihungsfeier verzichtete.
Um so mehr feierten die anliegenden Städte und Gemeinden das Ereignis. In Arnstadt sah das so aus:
„Der heutige erste fahrplanmäßige Zug von Dietendorf, welcher bestimmt war, die Strecke Plaue – Ritschenhausen zu eröffnen, traf pünktlich zur festgesetzten Zeit und mit vollbesetzten fünf Personenwagen hier ein. Eine mächtige, in dieser Größe hier wohl noch nicht vorbeipassierte Lokomotive beförderte den Zug, in welchem sich als dritter Wagen, bis heute ebenfalls noch nicht hier gelangt, ein ganz neuer Postwagen befand ...
Am hiesigen Bahnhofe mußten noch zwei Personenwagen der hier hinzutretenden Passagiere wegen eingereiht werden." (1)
Der erste Zug aus Ritschenhausen traf in Arnstadt mit über einer Stunde Verspätung ein, da auf jeder Station wegen der Feiern länger, als zunächst vorgesehen, gehalten werden mußte.
„Ihm folgte ein Extrazug, welcher von zwei Maschinen gezogen in zehn dicht besetzten Wagen uns die Gäste von ‚jenseits der Berge' brachte. Maschinen und Personenwagen dieses Zuges waren reich bekränzt und beflaggt und sahen recht festlich aus, in nicht minder festlicher Stimmung befanden sich die Fahrgäste." (1)
Besonders aber in Suhl fand der nun endlich erreichte Bahnanschluß in Rich-

tung Erfurt größtes Echo. „Sechs Vereine aus Suhl holten mit Musik die Ankommenden vom Bahnhofe ab, ein Festzug nach der Stadt wurde arrangiert, dann fand im Schützenhofgarten bei Illumination Conzert statt, auch wurde großer Festball abgehalten und ein Feuerwerk abgebrannt. Ganz Suhl war freudig erregt über das neue für die Stadt sicher hochwichtige Ereigniß der Bahn-Eröffnung. Jeder ankommende und abgehende Zug wurde mit mindestens 6 Böllerschüssen vom Domberge... gegrüßt, außerdem strömten noch ‚aus allen Ecken und Enden' Freudenschüsse. Pulver ist in Menge verknallt worden."

betrug genau 6 Minuten 30 Sekunden...

Auf der Rückfahrt hatte sich eine Anzahl Arbeiter mit Fackeln an der Seite im Inneren des Tunnels aufgestellt, was einen unheimlich schönen Anblick vom Koupee aus gewährte."

Ganz überschwenglich nannten die Chronisten die neue Strecke die „Thüringer Waldbahn".

Der erste Fahrplan, gültig ab 1. August 1884, mußte bereits nach wenigen Tagen duch „Extrazüge" ergänzt werden, da unerwartet starker Andrang in beiden Richtungen herrschte.

Mit der Eröffnung der Strecke wurde in Arnstadt eine Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspektion errichtet, deren erster Sitz sich im „Grimm'schen Haus am Bahnhofe" befand.

Wenige Tage später, am 11.August 1884, stand im „Arnstädter Tageblatt":

„Gestern war wieder ein schlimmer Tag für das Eisenbahn-Personal der neuen Vollbahn Dietendorf–Suhl–Ritschenhausen, Extra-Personenzüge aufwärts und abwärts, ... Extra-Güterzüge von 50 und mehr Wagen nahmen die Thätigkeit des Betriebspersonals voll und ganz in Anspruch." Und vier Tage später hieß es:

„Nach allem, was man bis jetzt seit Eröffnung der Erfurt–Ritschenhausener Bahn gesehen hat, wird von allen Seiten, auch von ganz offizieller, zugestanden, daß man den Verkehr auf der neuen Strecke bezüglich des Güter- als auch des Personentransportes bei weitem unterschätzt hat..." Bereits am 1. Juni 1885 wurden dann die Personenzüge von und nach Erfurt geführt, so daß das Umsteigen in Dietendorf entfiel. Ferner wurde über diese Strecke der durchgehende Schnellzugverkehr Berlin–Stuttgart aufgenommen.

5



6



5 44 9612 des Bw Arnstadt vor einem DMV-Sonderzug in Oberhof am 15. September 1974.

6 Eine moderne Schneefräse vom Typ RR 3000 des Obw Neudietendorf wird für den nächsten Einsatz in Oberhof gedreht (Januar 1981).

Fotos: 1 und 3 Sammlung Lichtbildarchiv der Rbd Erfurt, 2 Sammlung Verfasser, 5 und 6 Verfasser

Bereits am 2. August 1884 würdigte die Suhler und Arnstädter Presse das Ereignis, und die gegebene Streckenbeschreibung hat wohl den meisten Reiseführern, die danach erschienen, als Vorlage gedient:

„Der interessanteste Theil der neuen Strecke beginnt unstreitig hinter Gräfenroda, wo man von dem hohen Bahnkörper aus zunächst den herrlichen mit Wald umsäumten sogenannten ‚Gräfenrodaer Grund' als ein gar liebliches Bild vor Augen hat. Der Bahnkörper führt nun hart am Berge über Dörrberg vorbei in das ‚wilde Geratal'... Durch einen kleinen Tunnel untern Dörrberg steigen wir stets empor und bewundern den Bahnkörper, der mit vieler Mühe und großer Baukunst dem Berge links abgerungen werden mußte. Das Erwartungsvollste auf der ganzen fast durchweg interessanten Gebirgsbahn aber war wohl für die meisten Passagiere der Brandleitetunnel...

Mit einem gewissen Bangen fuhren wir in denselben ein, in allen Wagen waren vorher die Gaslampen angebrannt worden. Ein eigenthümliches Gefühl bemächtigte sich gewiß Aller, die zum erstenmal tief unter der Erde durch das Innere eines hohen Berges mit Dampfeskraft dahineilen und man atmet erleichtert auf, wenn ein schriller Pfiff der Maschine das Ende des etwas unheimlichen Weges signalisiert und man wieder das helle Tageslicht sieht. Die Fahrt auf- sowie abwärts durch den Tunnel

Die Bedeutung der Strecke in der Gegenwart

Heute gehört die Kursbuchstrecke 620 mit zu den wichtigsten Magistralen im Rbd-Bezirk Erfurt. Nach der Neuordnung der Verkehrsströme im Ergebnis der Folgen des zweiten Weltkrieges erfüllt die Strecke Erfurt–Suhl–Meiningen heute wichtige Verbindungsfunktionen. So sind die Bezirksstadt Suhl und die Kreisstadt Meiningen an das übrige Streckennetz der Deutschen Reichsbahn durch die Jubiläumsstrecke angeschlossen. Die Deutsche Reichsbahn investierte in den letzten 20 Jahren erhebliche Mittel, um die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhalten und schrittweise zu erhöhen. So wurden in den zurückliegenden Jahren umfangreiche Reparaturarbeiten an den Stütz- und Futtermauern im Geratal, in Zella-Mehlis und in Suhl ausgeführt, die teilweise auch noch in den nächsten Jahren fortgesetzt werden. Oberbauerneuerungen auf bestimmten Streckenabschnitten, der zweigleisige Ausbau von Neudietendorf bis Plaue sowie von Gehlberg bis Oberhof ermöglichten die Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Strecke. 1973 wurde der gesamte Oberbau im Brandleitetunnel saniert.

Mit der Elektrifizierung des Streckenabschnittes Neudietendorf–Arnstadt und der Aufnahme des elektrischen Betriebes ab 15. Mai 1984 sind auch für diese Strecke die Weichen in die Zukunft gestellt worden.

Durch die ständig wachsende Bedeutung der Strecke Erfurt–Meiningen im Güter- und Reiseverkehr ist in der Perspektive mit dem weiteren Streckenausbau und der Fortsetzung der Elektrifizierung in Richtung Suhl zu rechnen.

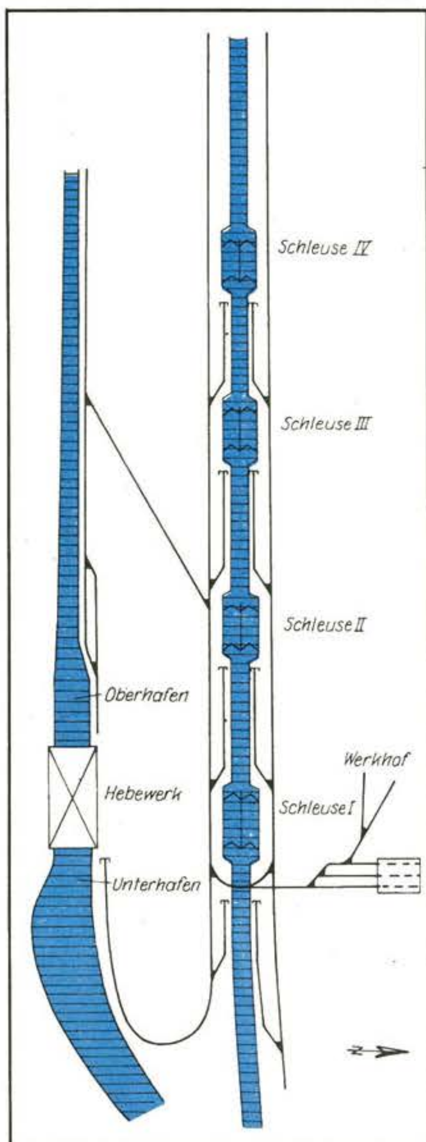
Quellenangaben
(1) Kreisarchiv Arnstadt: „Arnstädter Tageblatt", Jahrgang 1884
(2) Unterlagen aus dem Betriebsarchiv Rbd Erfurt
(3) Grüber: Steilrampen über dem Thüringer Wald, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982
(4) Hahn, Jung: Budiken an der Brandleite „Fahrt Frei", Berlin 1982
(5) Lins: Die Thür. Eisenbahn-Verhältnisse, Jena, 1910

Lutz Habrecht, Berlin

Die Treidelbahn in Niederfinow

Fällt der Ortsname Niederfinow, wird meist über das dortige im Finowkanal befindliche Schiffshebewerk gesprochen. Davon soll aber in diesem Beitrag nicht die Rede sein, sondern von den dortigen und längst vergessenen elektrisch betriebenen Treidelbahnanlagen. Aufgabe dieser meterspurigen Treidelbahnen war es, die Kähne der Schlepper während des Passierens der vierstufigen Schleusentreppe – der Vorläufereinrichtung des Hebewerks – vom Ufer aus zu bewegen. Nach Inbetriebnahme des Hebewerks im Jahre 1934 – die Schleusentreppe nutzte man hiernach kaum noch – wurden die überflüssigen Maschinenanlagen am Hebewerksober- und -unterhafen im damaligen Hohenzollern-Kanal (heute Oder-Havel-Kanal) eingesetzt (siehe Skizze).
Die Länge des zusammenhängenden und elektrifizierten Gleisnetzes betrug immerhin rund 12 km. Die Bahnanlage erstreckte sich beiderseits der Schleusentreppe und am Nordufer der oberen sowie unteren Kanalhaltung. Mit 500 V/50 Hz-Wechselstrom betrieben, bestand zum Ausgleich belastungsbedingter Spannungsschwankungen zwischen Ober- und Unterhafen eine Kabelverbindung. Die Treidelbahnstrecken waren untereinander und mit dem dreigleisigen (später zweigleisigen) Maschinenschuppen verbunden. An der Schleusentreppe vollzog sich das Treideln von Kammer zu Kammer auf den von Hauptgleisen abzweigenden, besonderen Treidelgleisen.
Sämtliche Weichen der Bahnanlage waren manuell zu bedienen. Das einfache Gleis lag in einer Kiesbettung. Teilweise kamen Betonschwellen zum Einbau. Für Materialtransporte zwischen dem Werkhof und den Schleusenkammern bzw. dem Hebewerk standen kleine Flachwagen zur Verfügung, die, mit Kuppeleisen verbunden, ungebremst gezogen oder geschoben wurden. Anderer Güter- oder gar Personenverkehr ist von der Niederfinower Anlage nicht bekannt.

Insgesamt waren acht Loks in Niederfinow. Sie sollen teilweise vor ihrem Dienst in Niederfinow am Teltowkanal eingesetzt gewesen sein.
Mit dem zunehmenden Schubschifffahrtsbetrieb nahm die Bedeutung des Treidelbetriebes ständig ab. 1980 wurde die Anlage schließlich stillgelegt. Das Treideln antriebsloser Schiffseinheiten erfolgt nunmehr ausschließlich mit Seilkatzen. Es wäre – nicht zuletzt in Anbetracht des diesjährigen 50jährigen Jubiläums des Schiffshebewerks Niederfinow – interessant, von kundigen Lesern weitere Einzelheiten zu erfahren.



1



2



3



1 und 2 Die letzte unterhaltene Treidellok wurde nach der Betriebseinstellung als Erinnerungsobjekt am Oberhafen aufgestellt. Nur auf der dem Wasser zugewandten Seite befindet sich an der Lok die Schleppeinrichtung, zu der auch die Reserveseilrolle gehört.
3 Kaum mehr erkennbar ist der Abzweig des Treidelgleises der nördlichen Strecke an der untersten Schleuse vom durchgehenden Hauptgleis.

Zeichnung und Fotos: Verfasser

Jens-Peter Fried, Brandenburg

Eine Stippvisite in Russe

Im Norden der Volksrepublik Bulgarien befindet sich die große Industriestadt Russe. Hier werden sehr viele Güter von der Eisenbahn auf die Donauschifffahrt umgeschlagen. Ein wichtiges und interessantes Bauwerk ist die Donaubrücke der Freundschaft, die gleichzeitig der Grenzübergang zur Volksrepublik Rumänien ist. Es handelt sich um eine Brücke mit zwei Stockwerken, deren obere Etage dem Straßenverkehr und die untere dem Eisenbahnverkehr dient.

Der planmäßige Zugbetrieb von Russe nach Warna wurde am 7. November 1866 aufgenommen. Es war gleichzeitig die erste bulgarische Eisenbahn. Um 1900 wurde die Hauptstrecke bis Orjachowica verlängert. Heute berühren den Personenbahnhof von Russe zahlreiche internationale Schnellzüge sowie viele nationale Schnell- und Personenzüge. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens elektrifizierten die BDŽ bereits 1963 die Strecke von Russe nach Orjachowica, auf der vorwiegend Elloks der BR 42 und 43 verkehren. Diese Fahrzeuge wurden 1965 bzw. 1971 in den Škoda-Werken in Plzeň gebaut. Die Leistung beträgt 3200 kW, die Höchstgeschwindigkeit 110 bzw. 130 km/h. Die BR 43 weist gegenüber der BR 42 viele Neuerungen auf, wie z. B. die veränderte Getriebeübersetzung. Gelegentlich sieht man auch eine Diesellokomotive der BR 07, zu vergleichen mit unserer BR 130. Den Rangierdienst versehen Diesellokomotiven der BR 52, die unserer BR 106 ähnelt und von den BDŽ in großen Stückzahlen beschafft wurden. Interessant sind auch die Dieselloks der BR 04, die in den österreichischen Simmering-Graz-Pauker Werken gebaut wurden. Sie haben die Achsfolge B'B' und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h bei einer Leistung von 2200 PS.

Außerdem ist der Besuch eines kleinen Eisenbahnmuseums in der Nähe des Hafens von Russe zu empfehlen. Auf engem Raum stehen dort regelspurige Triebfahrzeuge, Schmalspurlokomotiven, ein etwa 1880 gebauter Personenwagen sowie drei ehemalige vierachsige Hofzugwagen. In Orjachowica, ein bedeutender bulgarischer Eisenbahnknotenpunkt, können eine ehemalige Kriegslokomotive der BR 42 und eine Personenzuglokomotive der BR 03 besichtigt werden.

1 Einfahrt einer Lok der BR 42 in den Hauptbahnhof von Russe mit einem Güterzug

2 Lok 43-03 in Russe

3 Ehemalige Hofzugwagen im Eisenbahnmuseum von Russe

4 Die ehemalige deutsche Heeresfeldbahnlok wurde 1913 von Henschel mit der Fabrik-Nr. 16021 geliefert. Auch sie ist im Russeer Museum zu besichtigen.

Fotos: Verfasser

1



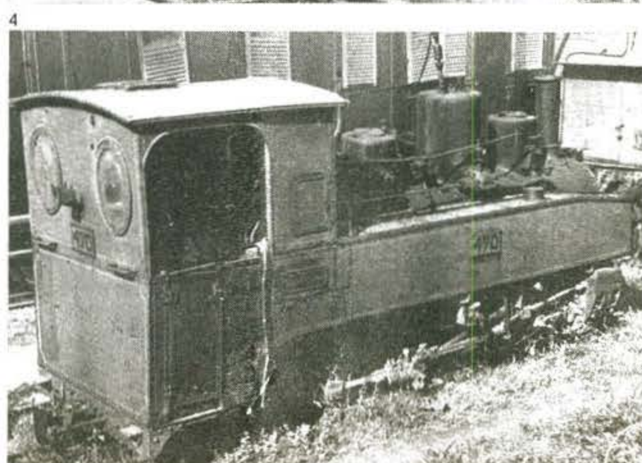
2



3



4



Joachim Günzel, Limbach-Oberfrohna

TT-Weichenumrüstsatz verbessert

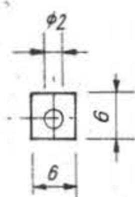
Seit einigen Jahren bietet der Handel Weichenumrüstsätze aus dem VEB Berliner TT-Bahnen an. Damit kann den vielfachen Wünschen, die auf Anlagen eingebauten Weichen mit Unterflurantrieb auszurüsten, entsprochen werden. Da dies trotz der beiliegenden Anleitung mitunter nicht gelingt, sind nachstehende Parameter wünschenswert:

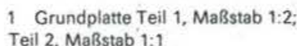
– stabile und genaue Montage des Antriebes als geschlossene Baugruppe,
– Justiermöglichkeit, um Funktionstüchtigkeit zu gewährleisten und
– einfaches Auswechseln der Antriebe.

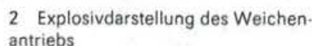
Die Grundplatte
Die sogenannte Grundplatte ist die wichtigste Verbesserung. Sie kann zweckmäßigerweise aus 1,0 mm bis 1,5 mm starkem Pertinax (beidseitig mit Kupferkaschierung) gefertigt werden. Dazu eignet sich am besten eine Laubsäge. In diese Platte sind Kernlöcher (Ø 1,5 mm) für M2-Gewinde zu bohren. Die an den Enden vorgesehenen Langlöcher dienen vor allem zum Justieren des Antriebs. Außerdem gehören zur Grundplatte zwei Klemmstücke aus Pertinax (Abb. 1).

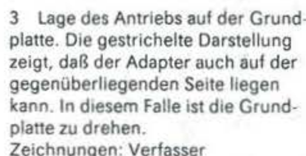
Antriebsmontage
Der Antrieb sollte wie in Abb. 2 dargestellt, montiert werden, wobei der Adapter nicht in die U-förmige Aussparung des Weichenantriebs paßt. Deshalb empfiehlt es sich, die Bodenplatte des Antriebs zu entfernen und die Aussparung mit einer Flachzange aufzubiegen, um den Adapter hin und her bewegen zu können. Danach muß die Bodenplatte wieder befestigt werden. Die Papierzwischenlage dient lediglich dazu, Antrieb und Grundplatte zu isolieren, was man ggf. auch durch einen Lackanstrich o. ä. erzielen kann. In diesem Fall sollte Durchschlagpapier auf die Grundplatte geklebt werden.
Der Verbindungsdraht wird stramm in die vorgesehene Bohrung für den Adapter eingedrückt; seine genaue Länge ermittelt man am besten bei der Montage des Antriebs. Die Befestigungsschrauben (Senkkopf M 2 × 5) sind handelsüblich.
Nach der Montage sollte eine manuelle und elektrische Funktionsprobe erfolgen, wobei sich Stellmagnet und Adapter leicht – ohne auf halber Höhe hängenzubleiben – bewegen lassen müssen. Damit existiert ein Antrieb als unabhängige und in sich geschlossene Baugruppe.

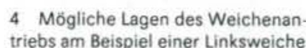
Weichenmontage
Der Antrieb ist am günstigsten nach der dem Umrüstsatz beiliegenden Anleitung, Variante C, zu montieren. Dabei sollte der Stellmagnet des Antriebs unter der Weiche liegen und der Adapter über den Verbindungsdraht auf der Seite in

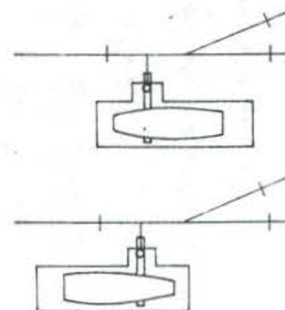



1 Grundplatte Teil 1, Maßstab 1:2; Teil 2, Maßstab 1:1


2 Explosivdarstellung des Weichenantriebs


3 Lage des Antriebs auf der Grundplatte. Die gestrichelte Darstellung zeigt, daß der Adapter auch auf der gegenüberliegenden Seite liegen kann. In diesem Falle ist die Grundplatte zu drehen.
Zeichnungen: Verfasser


4 Mögliche Lagen des Weichenantriebs am Beispiel einer Linksweiche



Dipl.-Ing. Rudolf Müller (DMV),
Berlin

H0/H0$_e$-Anlage Falkenstein

Während der 7. Berliner Modellbahnausstellung am Fernsehturm 1981 stellte ich meine zweite Anlage der Öffentlichkeit vor. Über die erste wurde im Heft 11/82 unserer Zeitschrift ausführlich berichtet. Auch diesmal sollte auf kleinstem Raum und nach einer Vorlage des Gleisplanbuches „100 Gleispläne H0/TT/N" von Günter Fromm eine Anlage im erzgebirgischen Stil mit einem möglichst umfangreichen Fahrbetrieb entstehen. Auf einem 1,3 m × 1,2 m großen Rahmen entstand eine H0/H0$_e$-Anlage mit einer Besonderheit: Sie ist mit der im „me" 7/83 vorgestellten Heimanlage „Clausthal" kombinierbar. So bestehen während eines Ausstellungsbetriebs noch größere Fahr- und Rangiermöglichkeiten. Wie auch bei der ersten Anlage sollten hiermit weitere Erfahrungen für den Bau einer größeren stationären Anlage gesammelt werden.
An der Unterseite des Rahmens ist unter dem Bahnhof eine Platte für den unterirdischen Abstellbereich befestigt. Hier können zwei Züge untergebracht werden. Auch der See – es ist der tiefste sichtbare Punkt des Modellgeländes – ist auf dieser Grundplatte gestaltet. Die Rahmenaussteifungen sind im Bereich der Steigungen ausgespart und dienen teilweise als Aufleger für die Trasse der Hauptstrecke. Somit wird die Anlage nicht sehr hoch, da die Grundkonstruktion „in die Anlage" gelegt wurde. Die Gleisabschnitte, Wege, Straßen, der Bahnhof Falkenstein mit der kleinen Fabrik sowie das Wohnhaus und die Burg Falkenstein sind auf entsprechend zugeschnittenen Sperrholzplatten befestigt. Die schon dekorierten Teile wurden auf vorbereitete Distanzklötze montiert. Die Geländedecke entstand aus in Holzkaltleim getränktem Zeitungspapier. Stützmauern mit Prägepappen verklebt, Grasmatten auf dem fertigen Geländeunterbau, gesiebter Sand, Schotter, Moos, Borke für den Burgfelsen und Schaumstoffflocken verfeinern das Gelände.
Besonderen Wert wurde auch bei dieser Anlage auf wenige Gebäude gelegt, die aus Baukästen von Mamos und VERO entstanden. Vorhanden sind drei Gebäudekomplexe, der Bahnhof Falkenstein mit dem Empfangsgebäude, der Güterschuppenbaustelle und der Bahnhofstoilette. Weiterhin das kleine Fabrikgebäude, ein Wohnhaus und im Hintergrund der Anlage die Burg Falkenstein. Die Bausätze wurden neu zusammengesetzt und durch viele andere Teile ergänzt. Alle Gebäude erhielten eine neue Farbgebung. Blickpunkt auf der Anlage ist das Bahnhofsgebäude Falkenstein, das aus dem Mamos-Baukasten Bahnhof Hohendorf entstand. Der Anbau wurde weggelassen, die Auflageflächen für das Dach mit einem scharfen Messer an der Seitenwand entfernt. Ein kleines Vordach über der Tür, etwas Farbe und Moos verdeckt die Stelle. Der Güterschuppenanbau sollte als Baustelle gestaltet werden. So mußten die Seitenwände des Güterschuppens auf entsprechende Höhe gekürzt werden. Fenstereinsätze und Türen werden im Innern der Baustelle oder im Schuppen gelagert. Das Gerüst stammt aus dem Mamos-Bausatz, in dem zwei Siedlungshäuser (Baustelle) enthalten sind. Kisten, Fässer, Säcke vom Ladegut, ein selbstgebasteltes Sieb und einige Figuren vervollständigen neben Absperrböcken und Warnschildern die Ausstattung. Die kleine Fabrik im Vordergrund der Anlage entstand aus zwei Mamos-Baukästen „Gaswerk". Der Hauptteil besteht aus dem Produktionsgebäude. Hier sind zwei Werkhallen stirnseitig montiert und geben so dem Gebäude ein neues Aussehen. An einer Seite befindet sich die Überdachung für den Gleisanschluß der Schmalspurbahn. An der anderen zur Straße gerichteten Seite ist die Rampe für die Lkw-Be- und Entladung vorhanden. Stirnseitig existiert ein Verwaltungsgebäude. Durch die in der Nähe der Fabrik liegende Rollwagenübergabestelle können vielfältige Rangierfahrten auf den Schmalspurgleisen stattfinden. Etwas abseits vom regelspurigen Bahnhof Falkenstein befindet sich der Schmalspurbahnhof, der von der Straße aus erreichbar ist. Die kleine Wartehalle mit Fahrkartenschalter und hölzernen Bänken entstand aus zwei Mamos-Bahnsteigsperren. Über den Bau der Burg wird in einer späteren Ausgabe des „me" berichtet.
An Triebfahrzeugen verkehren Industriemodelle, die teilweise mit Zusatzteilen und Farbe verändert wurden. Auf der regelspurigen Gleisanlage übernehmen Tenderlokomotiven der BR 80, 91, 75, 64 und 89 den Güter- sowie Personenverkehr. Auf der Schmalspurstrecke pendelt ein Triebwagen von Falkenstein nach Clausthal, den Güterverkehr übernimmt die VI K(99 694) mit Schmalspurgüterwagen und Rollwagen. Gefahren wird auf Pilz- und „technomodell"-Gleismaterial mit 2,5 cm Profilhöhe. Geregelt wird der Modellbahnbetrieb von vier Trafos (Hauptstrecke, Schmalspurstrecke, Rollwagenübergabe im H0- und H0$_e$-Bereich). Somit ermöglicht diese Anlage trotz der Kleinheit einen vielfältigen Zug- und Rangierbetrieb.

1 Gleisplan der H0/H0$_e$-Anlage.

2 Blick auf den Bahnhof Falkenstein.

3 Einfahrender Güterzug in Falkenstein. Im Vordergrund die schmalspurigen Gleisanlagen mit dem Anschluß zur Fabrik.

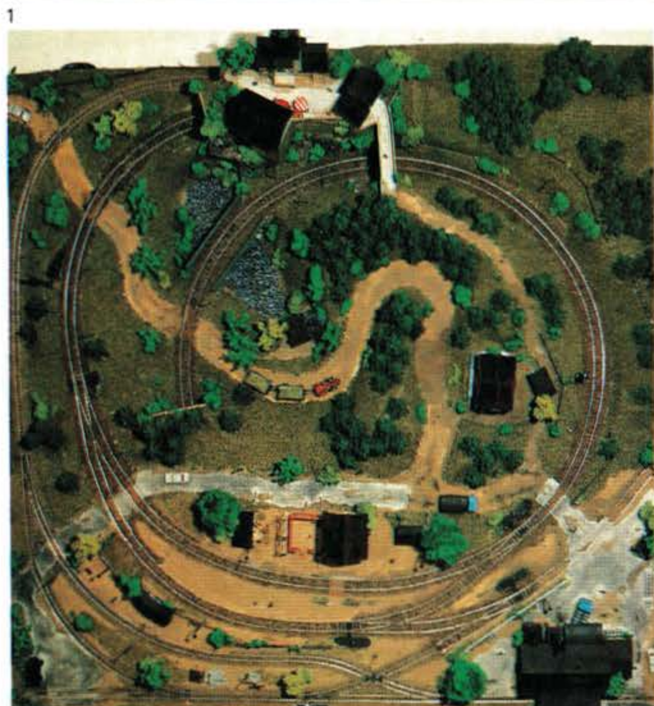
4 An der Fabrik befindet sich auch die Spurwechselanlage, in der gerade ein regelspuriger Wagen auf den Rollwagen geschoben wird.

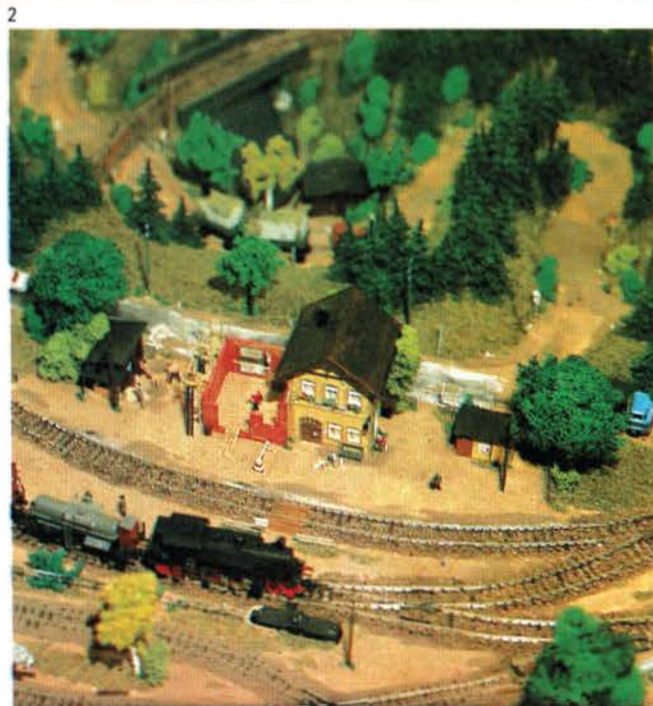
5 Empfangsgebäude von der Straßenseite. Man beachte das Pferdefuhrwerk, das von Mitgliedern der AG 1/25 in der Kleinserienarbeit hergestellt wird.

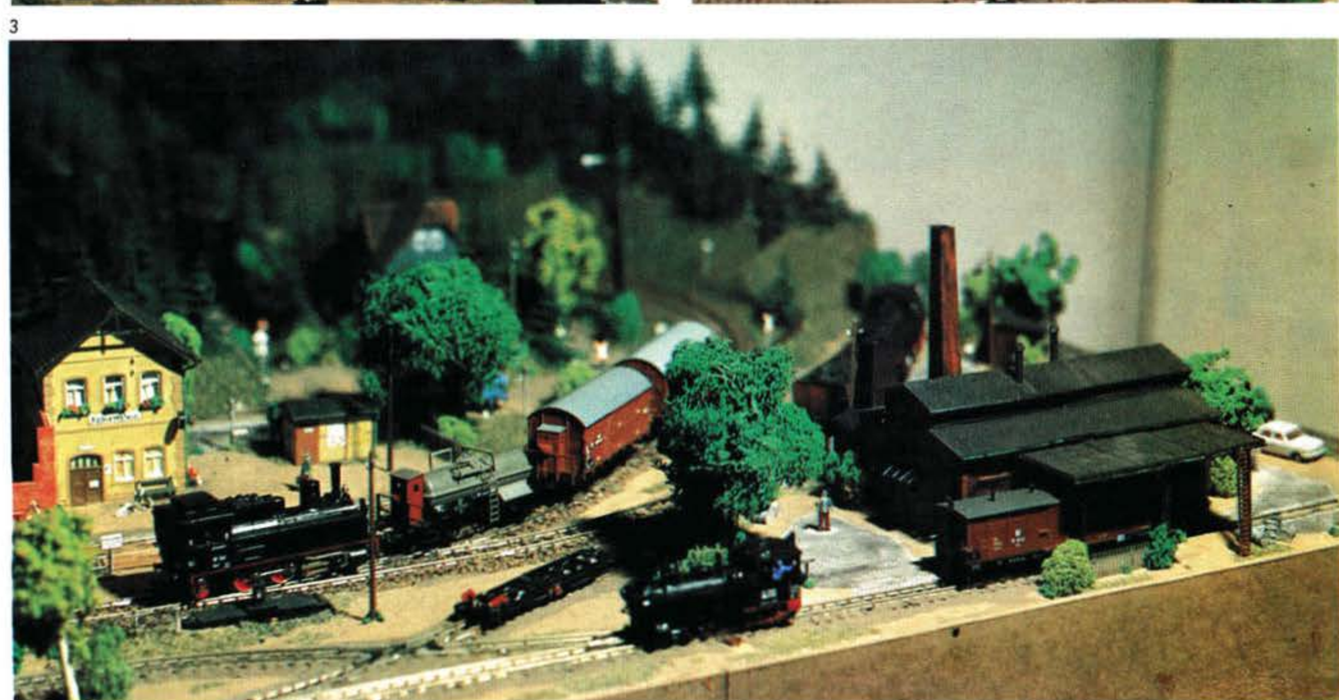
Fotos: K. Drobeck, Berlin

Fortsetzung von Seite 17

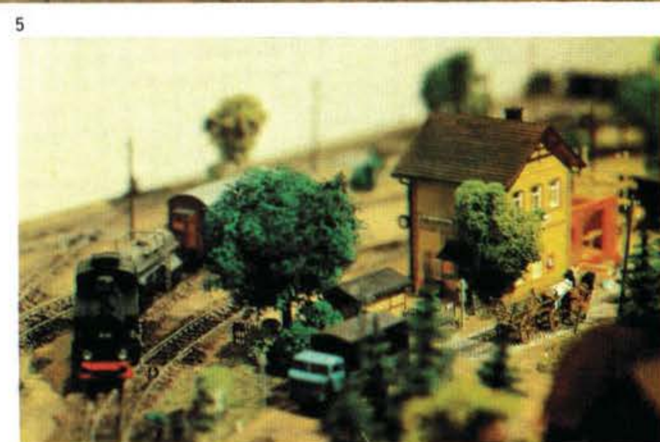
die Weiche eingreifen, wo sich der Antrieb auch bei einer oberirdischen Montage befände.
Selbst unter diesem Gesichtspunkt sind noch zahlreiche Montagemöglichkeiten für den Antrieb gegeben (Abb. 2). Zuerst ist direkt unter der Weichenschwelle ein Loch in die Anlagenplatte zu bohren. Danach muß die endgültige Länge des Verbindungsdrahtes ermittelt werden, indem der Antrieb schon seinen vorgesehenen Platz erhält. Der Draht ragt durch die Bohrung über der Anlagenplatte und muß ca. 0,5 mm über der Weichenschwelle enden. Danach drückt man den Draht in die Bohrung der Weichenschwelle und beginnt mit dem Justieren. Dabei muß der Draht immer senkrecht gehalten werden.
Außerdem soll die Längskante der Grundplatte parallel zum geraden Strang der Weiche verlaufen. Vom Justieren hängt natürlich die spätere Funktionstüchtigkeit der Weiche ab. Es dürfen keinerlei Hemmungen beim Bewegen des Stellmagneten auftreten. Schließlich kennzeichnet man oberhalb der beiden Langlöcher in der Grundplatte die genauen Befestigungspunkte. Mit den beiden Klemmstücken und Rundkopfholzschräubchen wird der Antrieb unter der Anlagenplatte befestigt. Nach dem endgültigen Anziehen der Schrauben sollte die Weiche noch einmal justiert werden. Die Weichenzungen müssen mit leichter Federwirkung an den Backenschienen anliegen.
Schließlich ist nur noch die beiliegende Attrappe des Weichenantriebs neben die Weiche zu kleben.

1


2


3


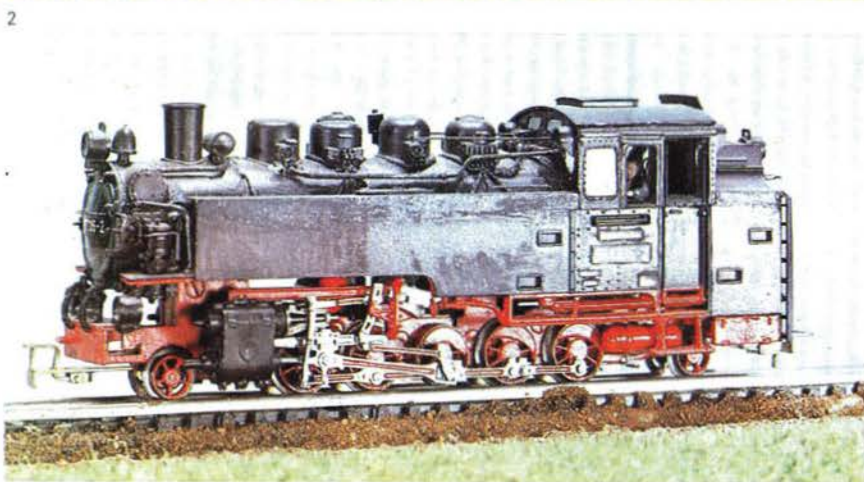
4


5


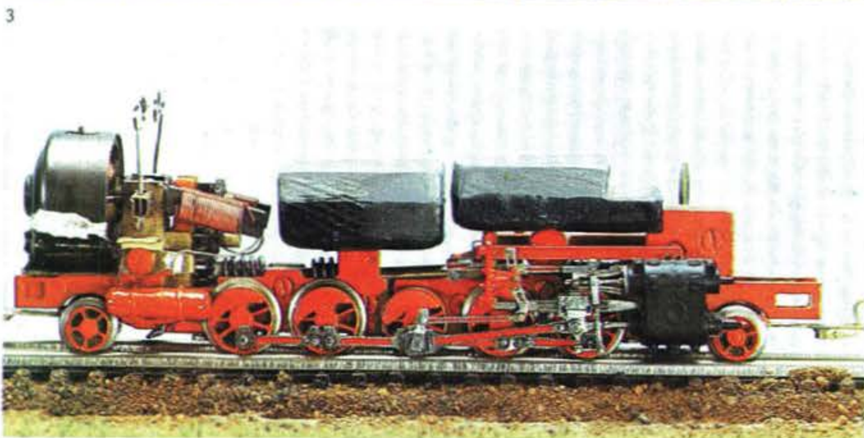
1



2



3



4



Joachim Focke, Leipzig

Lok 99 1735 als $H0_e$-Modell

Das nebenstehend auf mehreren Bildern gezeigte $H0_e$-Eigenbaumodell der BR 99^{73} (sogenannte VII K) sollte neben guter Modelltreue auch zuverlässige Fahreigenschaften, wie sichere Stromaufnahme, gute Kurvenläufigkeit und ausreichende Zugleistung aufweisen. Es wurde nach Zeichnungen und Fotos des Vorbildes gebaut.

Der Lokrahmen ist als Knickrahmen ausgelegt. Er besteht aus zwei getrennten Gestellen, wobei im vorderen die ersten drei und im hinteren die letzten zwei Treibachsen gelagert wurden. Die freie Beweglichkeit der Gestelle ermöglicht eine Kurvenläufigkeit bis zu einem

5



1 und 2 Seitenansichten des $H0_e$-Modells. Das Vorbild wurde 1928 bei Hartmann im damaligen Chemnitz mit der Fabrik-Nr. 4682 gebaut, war anschließend in Oberwiesenthal beheimatet und gehört seit Mitte der 50er Jahre zum Bw Zittau.

3 und 4 Triebwerk im Detail. Das Vorbild wurde 1966 rekonstruiert. Alle bei der Rekonstruktion entstandenen Veränderungen wurden beim Bau des Modells berücksichtigt.

5 Rückansicht. Das Modell kann durchaus auch auf Flachlandstrecken, etwa mit Rügener Motiv, eingesetzt werden. Vom Juni bis August 1977 war die 99 1735 im Probeeinsatz auf der Strecke Putbus–Göhren.

6 Das Vorbild im Bahnhof Kurort Jonsdorf abfahrbereit in Richtung Bertsdorf.

Fotos: 1 bis 5 W. Albrecht, Oschatz; 6 Verfasser

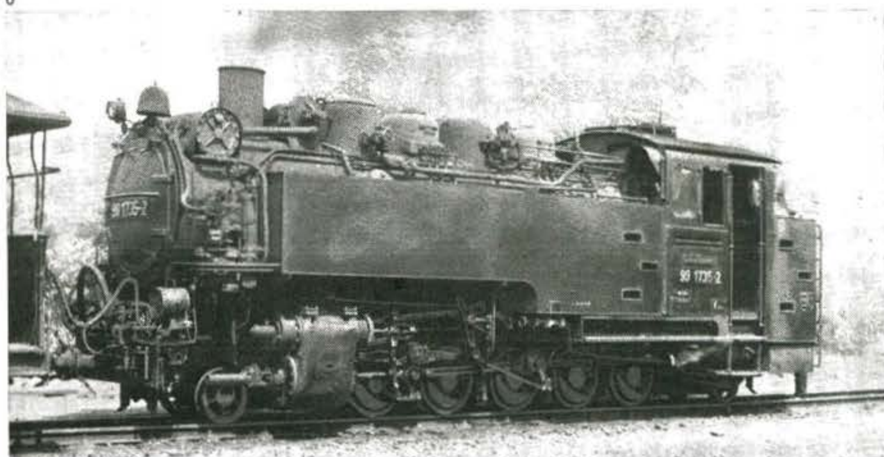
Krümmungshalbmesser von 250 mm und die exakte Radauflage aller fünf Treibachsen. Die Gestelle selbst wurden mit Plast-Distanzblöcken aus gegeneinander elektrisch isolierten Messingplatinen aufgebaut. Da auch die Messingradsätze mittig geteilte Achsen besitzen, kann die Stromabnahme in einfacher und sicherer Weise über alle zehn Treibräder und die Lagerplatinen erfolgen. Beide Gestelle sind untereinander durch eine zweipolige Kurzkupplung mechanisch und elektrisch verbunden.

Als Antrieb dient ein PIKO-N-Motor der BR 55, der ganz am Ende des hinteren Gestells gelagert ist. Diese starke Verschiebung der Masse nach hinten wird durch einen über der vierten Treibachse aufgesetzten Bleiblock austariert. Die Kraftübertragung erfolgt über Stirnzahnräder mit der Übersetzung 7:12/7:15 auf die Schneckenwelle des hinteren Gestells sowie über eine Kardanwelle auch auf die des vorderen. Die Übersetzung von der Schneckenwelle auf die Treibachsen beträgt 2:15. Durch die Gesamtübersetzung von etwa 1:28 werden vorbildgetreue Fahrgeschwindigkeiten und eine gute Zugleistung erreicht.

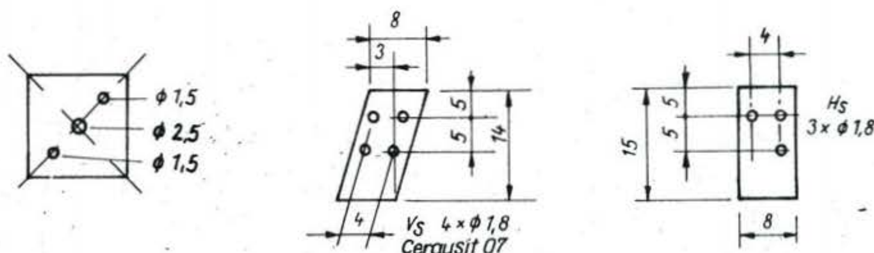
Sämtliche Räder und Stangen wurden ebenfalls selbst hergestellt. Die Radreifen der Treibräder stammen, etwas überfeilt, von der BR 81 des VEB BTTB. Radnabe und Speichen wurden als ein Stück aus 2 mm dickem Messing ausgesägt und in den Radreifen eingelötet. Die Stangen sind nach einer eigenen Methode zweischichtig aus 0,25-mm-starkem Eisenblech aufgebaut. Zuerst wurde die obere Schicht mit den zur Bildung der Stangenprofile erforderlichen Durchbrüche mittels Bohren und Feilen hergestellt und dann auf die untere Schicht unter festem Andruck aufgelötet. Ihre endgültige Form erhielten die Stangen durch Befeilen von außen und durch Polieren der Oberfläche, die dann immer leicht eingeölt werden muß. Die Kupplungen sind vorn mit Bügel und hinten mit Haken und Vorentkupplerfalle ausgerüstet. Sie werden von den Laufgestellen mitgeführt, so daß auch in den Kurven ein sicheres Kuppeln möglich ist.

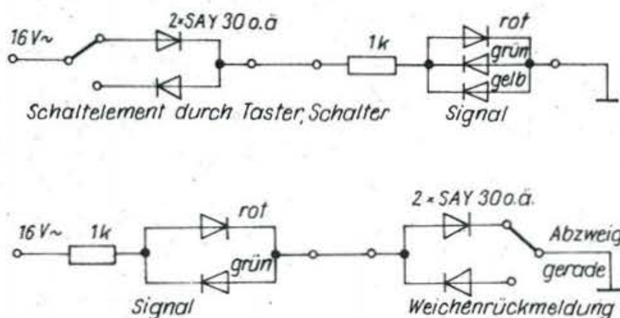
Das Gehäuse entstand aus Plastteilen, hauptsächlich aus zurechtgesägten Teilen der H0-BR 86 und verschiedenen Kleinteilen. Es fungiert tatsächlich nur als „Hut" und ist lose auf drei Punkte des Fahrgestells aufgesetzt, vorn auf den über der Laufachse stehenden Stift und hinten auf die unterhalb der Bürstenhalter angebrachten Winkelbleche. Dadurch kann der Knickrahmen unter dem Gehäuse in den Kurven frei ausschwenken, was aber infolge dieser Dreipunktlagerung vom Betrachter kaum bemerkt wird und daher in Kauf genommen werden kann.

6



Lichtsignale älterer Bauart in TT





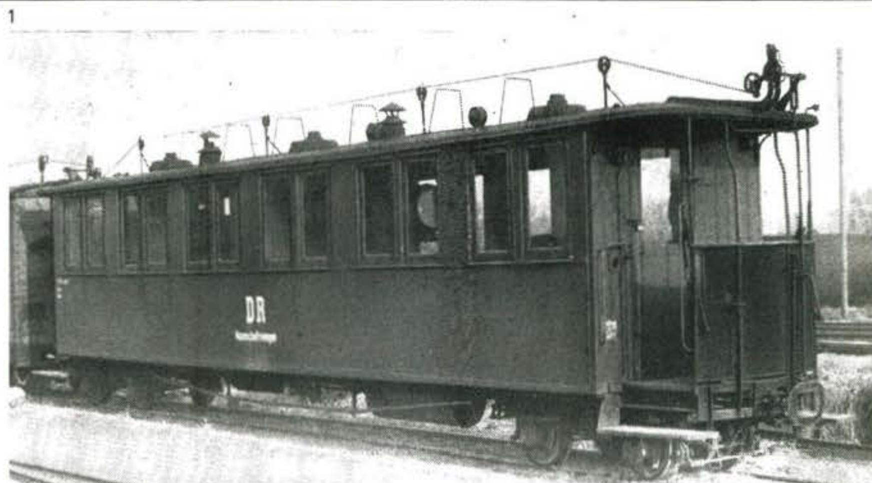
Da die industriell gefertigten Lichtsignale des Typs V2/H2 (Nr. 5458 113/255/4/3) vom VEB Plasticart Markneukirchen relativ ungünstige Abmessungen und eine wenig befriedigende Beleuchtung aufweisen, habe ich die Lichtsignale selber gebaut. Die Lichtemissionsdioden VQA 15 (rot), VQA 25 (grün) und VQA 35 (gelb) sind für die Beleuchtung hervorragend geeignet. Das Signal besteht aus drei Teilen, wobei für den Signalmast eine gekürzte Kugelschreibermine aus Metall und für die Signalanzeige dünnes Cevausit-Leiterplattenmaterial verwendet wurde. Der Signalfuß ist aus Messing.

Die auf 50 mm gekürzte Kugelschreibermine (Ø 2,5 mm) wird etwa 3 mm eingeschlitzt, auseinandergebogen und in den Signalfuß eingelötet. Der Masseanschluß muß ebenfalls am Signalfuß befestigt werden. Die nach der Zeichnung angefertigten Signalanzeigen sind an den Mast zu löten, so daß vom Kupferbelag der Cevausit-Leiterplatte eine leitende Verbindung über den Mast zum Fuß besteht. Jetzt muß nur noch ein Draht zum Schaltanschluß geführt werden. Anhand der Zeichnungen für das Vor- und Hauptsignal ist zu erkennen, daß der notwendige Vorwiderstand hinter die LED geschaltet wurde. Das Schaltelement kann durch einen Schalter, Taster oder einem Relais betätigt werden. Die maximale Diodensperrspannung U_R darf nur ca. 3...4 Volt betragen. Die beiden Dioden SAY 30 dienen zum Gleichrichten des 16-V-Wechselstroms.

V. Welke, Dresden

Dr.-Ing. Karlheinz Uhlemann, Dresden

1



Raritäten auf sächsischen Schmalspurgleisen

Im Gegensatz zu den meisten anderen Schmalspurbahnen erhielten alle Strecken des einst so ausgedehnten sächsischen 750-mm-Spurnetzes aufgrund der von Anfang an zentral geleiteten Planung, Errichtung und Betriebsführung einheitliche Betriebsmittel. Sowohl bei den Lokomotiven als auch bei den Wagen wurden nur wenige Typen, diese jedoch in großen Stückzahlen, beschafft. Sie sind sowohl in unserer Zeitschrift als auch in anderen Veröffentlichungen schon mehrfach vorgestellt worden. Außerdem waren aber auch eine ganze Reihe interessanter Wagen, die Einzelgänger blieben oder nur in geringen Stückzahlen existierten, vorhanden. Meist handelte es sich dabei um Bahndienstwagen oder um Umbauten. Einigen Vertretern aus dieser Gruppe

Tabelle 1 Die vierachsigen Reisezugwagen Nr. 10 bis 21 der ehemaligen Z.O.J.E.

Wagen-Nr.					Gattung	Baujahr
Z.O.J.E.	K.S.Sts.E.B.		DRG/DR			
bis 1906	1906 bis 1927	ab 1927	ab 1950	ab 1968		
10	355^{K}	K 1330	7.16002		C 4/Bdw	1891
11	356^{K}	K 1329	7.16003	979-001	C 4/Bdw	1891
12	357^{K}	K 1328			C 4	1891
13	358^{K}	K 1327			C 4	1891
14	359^{K}	K 1326			C 4	1891
15	347^{K}	K 1243			BC 4	1891
16	348^{K}	K 1242			BC 4	1891
17	349^{K}	K 1241			BC 4	1891
18	350^{K}	K 1240			BC 4	1891
19	351^{K}	K 1239			BC 4	1891
20	360^{K}	K 1325	7.1325	970-314	C 4	1900
21	361^{K}	K 1324	7.1324	970-313 (979-015)	C 4/Bdw	1900

2

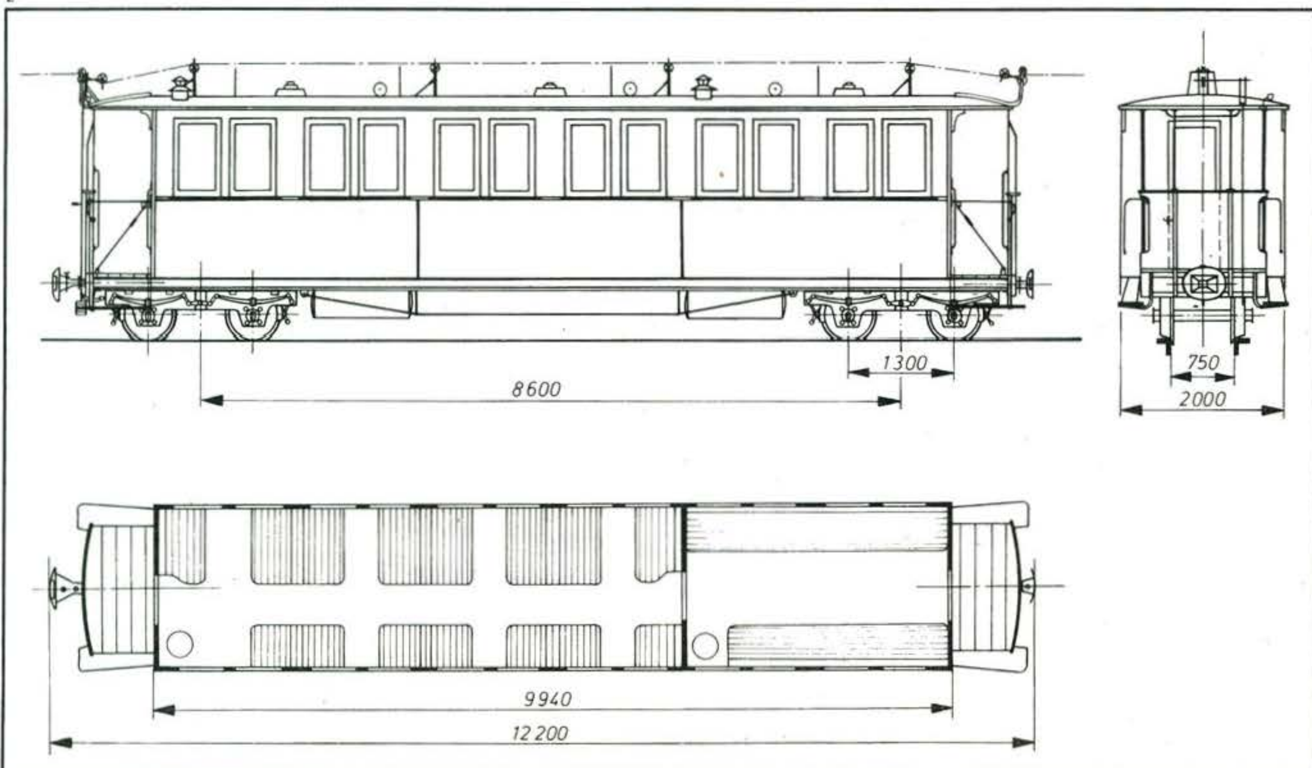


Tabelle 2 Aussichtswagen

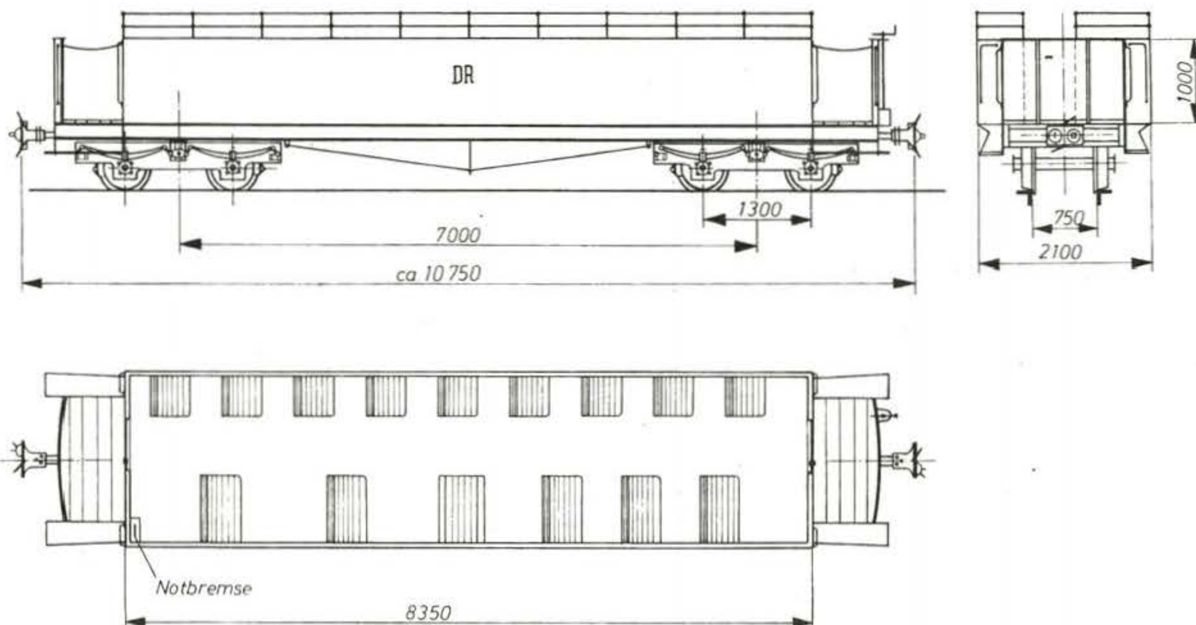
K.S.Sts.E.B.		DRG/DR		Verbleib
[1]	ab 1927[1]	ab 1950	ab 1958	
301[K]	K 1274	7.1274	970-312	Traditionsbahn Radebeul – Radeburg (betriebsfähig)
310[K]	K 1267	7.1267	970-311	Ausmusterung 1965, Wagenkasten an einen Kindergarten in Meißen verkauft
313[K]	K 1264	7.1264	970-310	Schmalspurmuseum in Oberrittersgrün

1) Nr. als Oberlicht-Personenwagen

3



4



soll dieser Beitrag gewidmet sein. Noch heute ist von diesen Wagentypen mindestens ein Exemplar vorhanden.

Das erste Fahrzeug, der Bahndienstwagen 979-015 (Mannschaftswagen in Mügeln), stellt eigentlich gleich eine Ausnahme dar. Er ist das letzte noch vorhandene Exemplar von insgesamt 12 Wagen, die in Görlitz für die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn (Z.O.J.E.) gebaut wurden. Diese Strecke wurde zwar nach den Planungsgrundsätzen der sächsischen Schmalspurbahnen errichtet, war aber bekanntlich bis 1906 Eigentum einer Gesellschaft und verfügte deshalb teilweise über eigene Betriebsmitteltypen. Hierzu gehörten auch diese 12 vierachsigen Reisezugwagen (Tabelle 1). Mindestens drei von ihnen erlebten noch die letzte Umzeichnung im Jahre 1958, zwei davon als Reisezugwagen. Der Bahndienstwagen 979-001 diente viele Jahre als Mannschaftswagen für den Hilfszug in Zittau, die Ausmusterung erfolgte am 18. Dezember 1965. Aus dem Reisezugwagen 970-313 wurde später der Bahndienstwagen

1 Mannschaftswagen 979-015 in Mügeln (1975)

2 Zeichnung (Mannschaftswagen) im Maßstab 1:87

3 Blick in das Innere des Aussichtswagens 970-312 des Traditionzuges in Radebeul Ost (1979)

4 Zeichnung (Aussichtswagen) im Maßstab 1:87

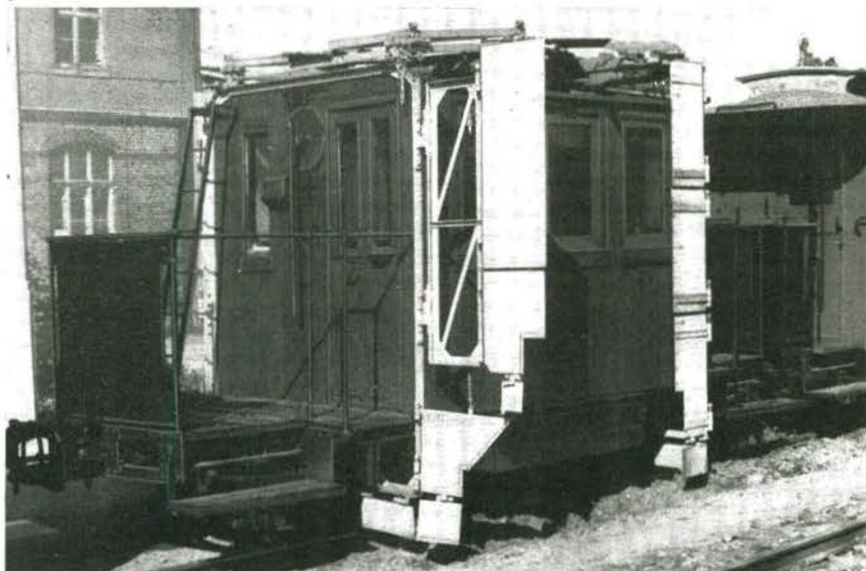
979-015 (Abb. 1 und 2), er war letztmalig öffentlich im August 1967 zur Abschiedsfahrt anläßlich der Einstellung des Personenverkehrs auf dem Streckenteil Wermsdorf–Neichen als „MITROPA-Wagen" eingesetzt. Die Maßzeichnung zeigt im Grundriß einen 3.-Klasse-Wagen mit Traglastenabteil. Die kombinierten 2./3.-Klasse-Wagen besaßen im kleineren Abteil Quersitze in der Ausstattung der 2. Klasse. Drei dieser Wagen konnten durch Herausnehmen der Sitzkissen in reine 3.-Klasse-Wagen umfunktioniert werden. Im Umzeichnungsplan 1927 sind alle 12 Wagen als 4.-Klasse-Wagen aufgeführt.

Aus vierachsigen Oberlicht-Reisezugwagen des Baujahres 1900 entstanden 1934 drei Aussichtswagen, die auf den landschaftlich schönsten Strecken des sächsischen Schmalspurnetzes, oft zu besonderen Anlässen, eingesetzt wurden und sich bei den Reisenden großer Beliebtheit erfreuten. Die Tabelle 2 enthält eine komplette Nummernübersicht und gibt Auskunft über den Verbleib der Wagen. Beim Umbau erhielten sie Scharfenbergkupplungen und Saugluftbremsen Bauart Körting. Da die Maßzeichnung hinreichend Aufschluß über das äußere Aussehen gibt, vermittelt

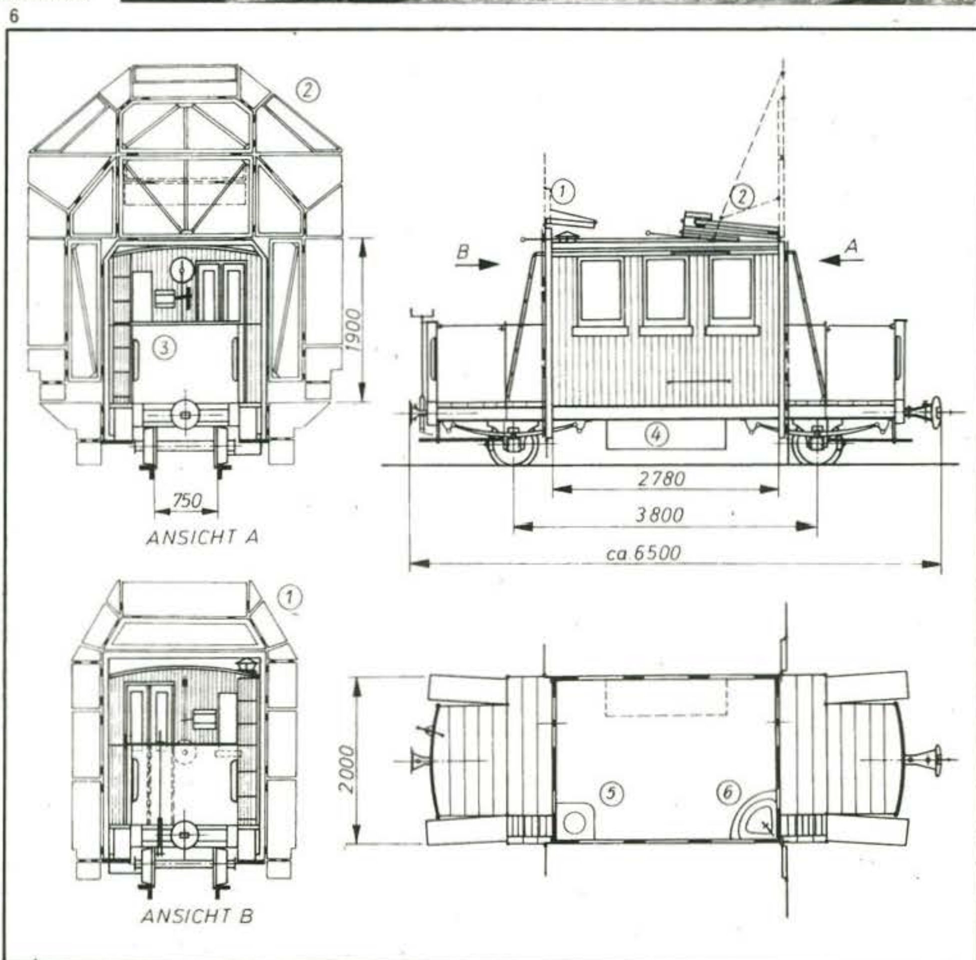
Tabelle 3 Profilmeßwagen und Sprengwagen zur Unkrautbekämpfung

Wagen-Nr. DRG/DR			Baujahr	Verwendungszweck
bis 1950	ab 1950	ab 1958		
K 18001	7.18001	97-09-97	1897	Profilmeßwagen
K 19001	7.19001	97-09-73	1932	Sprengwagen zur
K 19002	7.19002	97-09-74	1932	Unkrautbekämpfung

5



6



5 Profilmeßwagen 97-09-97 mit seitlich herausgeklapptem Rahmen des Lichtraumprofils für Strecken mit Rollwagenverkehr in Radebeul Ost (1979)

6 Zeichnung (Profilmeßwagen) im Maßstab 1:87

1 Messung Lichtraumprofil,
2 Messung bei Rollwagenverkehr,
3 Messung der seitlichen Gleisneigung,
4 Werkzeugkasten,
5 Ofen,
6 Waschbecken.

7 Sprengwagen zur Unkrautbekämpfung Nr. 97-09-74 1966 im Bahnhof Strehla. Das Dach über der rechten Bühne ist eine nachträgliche „Zutat". Der Kessel hat ein Fassungsvermögen von 22,5 m³ und eine Wandstärke von 10 mm.

8 Zeichnung (Sprengwagen zur Unkrautbekämpfung im Maßstab 1:87
Dieses Fahrzeug wurde 1932 in Bautzen gebaut und faßt 22,5 m³ Unkrautbekämpfungsmittel.

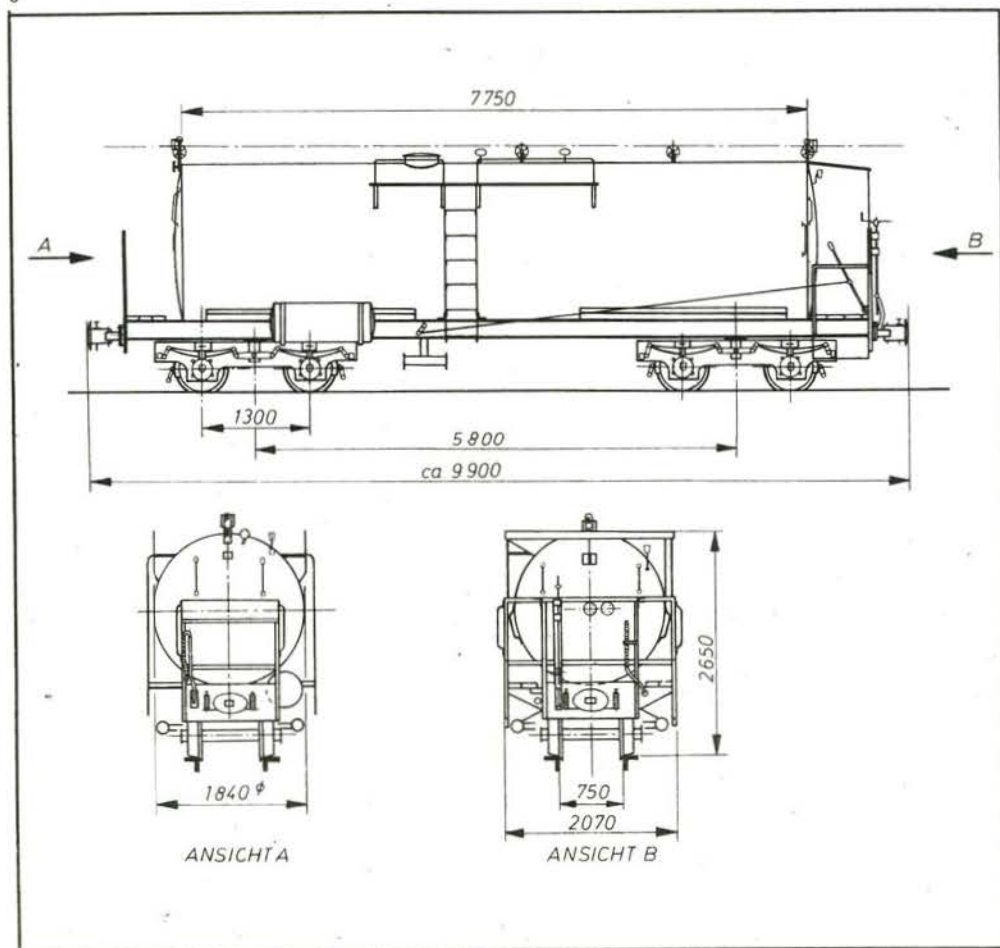
Zeichnungen und Fotos: Verfasser

Abb. 3 einen Blick in das „Wageninnere".
Bereits im Jahre 1897 wurde in den Werkstätten der sächsischen Eisenbahnen im damaligen Chemnitz der wohl eigenartigste Bahndienstwagen der sächsischen Schmalspurbahnen gebaut, der Profilmeß- oder Umrißwagen. Er war von Anfang an ein Einzelgänger. Die Wagennummern, die er seit 1927 trug, sind in Tabelle 3 enthalten. Im Umzeichnungsplan 1927 sind keine Bahndienstwagen vermerkt. Es ist zu vermuten, daß diese Fahrzeuge bei den Sächsischen Staatseisenbahnen keine Nummern trugen. Der Profilmeßwagen diente zur Kontrolle der Profilfreiheit auf Strecken mit und ohne Rollwagenverkehr sowie zur Überprüfung der Gleislage. Er ist mit einem Aufenthaltsraum mit Ofen und Handwaschbecken ausgestattet, unter dem Wagenrahmen befindet sich ein Werkzeugkasten. Nachdem das Fahrzeug viele Jahre in Oberdittmannsdorf abgestellt war, wurde es schließlich „entdeckt", in der Wagenausbesserungsstelle Freital-Potschappel aufgearbeitet und nach Radebeul Ost überführt. Heute gehört der Wagen zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden und wird durch die Mitglieder der AG „Traditionsbahn" des DMV betreut und erhalten. Das Maßbild zeigt den Wagen in seiner vollen Größe mit aufgeklappten Rahmen mit den Maßen des Lichtraumprofils. Abb. 5 zeigt den Rahmen für das Profil mit Rollwagenverkehr teilweise aufgeklappt.
Zur Unkrautbekämpfung auf den sächsischen Schmalspurstrecken beschaffte die DRG im Jahre 1932 von der Linke-Hofmann-Busch-AG in Bautzen zwei vierachsige Kesselwagen mit Sprüheinrichtung für Unkrautbekämpfungsmittel. Tabelle 3 enthält die komplette Nummernübersicht. Die Sprüheinrichtungen wurden mehrfach umgebaut.
Während der Wagen 97-09-73 inzwischen ausgemustert und verschrottet wurde, ist sein Bruder, der 97-09-74, noch vorhanden. Er befindet sich allerdings seit längerer Zeit in der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge. Als Ersatz stellte man deshalb beispielsweise in Freital-Hainsberg einen mit Behälter und Sprüheinrichtung versehenen Geräteträger auf einen Rollwagen und führte damit die Unkrautbekämpfung im Gleisbereich durch.
Vielleicht geben die im Maßstab 1:87 veröffentlichten Zeichnungen und das Bildmaterial Anregungen zum Nachbau.

7



8



Vorschau

Im Heft 10/84 bringen wir u. a.:

BR 212/243 in Betriebserprobung;
Bghw-Wagen werden rekonstruiert;
Neue Obusse in der DDR;
Feuer · Wasser · Kohle; Erinnerungen an die Trusebahn vor 35 Jahren;
BR 64 in H0 verbessert;
Güterwagen deutscher Eisenbahnen;
Modellbahnanlage der Arbeitsgemeinschaft Göhren (Rügen);
Das gute Beispiel;
Trieb- und Steuerwagen vom VEB PIKO.

Modellbahn-Ausstellungen

9400 Aue (AG 3/78, AG 3/31)
Vom 5. bis 17. Oktober 1984 in der „Glück-Auf-Turnhalle“ (ehemals altes Kino, Nähe Busplatz). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 19 Uhr.

8250 Meißen (AG 3/4)
Vom 13. bis 28. Oktober 1984 im „Thälmann-Saal“ des Dresdner Hauptbahnhofs. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.

4800 Naumburg (AG 4/11)
Vom 13. bis 21. Oktober 1984 in der Aula der „Otto-Grotewohl-Oberschule“, Weißenfelser Straße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 18 Uhr, Sonnabend und Sonntag 10 bis 18 Uhr.

6900 Jena (AG 4/3)
Vom 13. bis 21. Oktober 1984 in der Aula der Spezialschule „Carl Zeiß“, Eingang Bachstraße (gegenüber den Kliniken). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr. Postkarten- und Souvenirverkauf.

6840 Pößneck (AG 4/57)
Vom 13. bis 21. Oktober 1984 im Ausstellungszentrum (ehem. Gottesacker Kirche – 10 Min. vom oberen Bahnhof Pößneck) Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.

7062 Leipzig (AG 6/54)
Vom 13. bis 21. Oktober 1984 in der 81. POS „Alexander Matrossow“ in Leipzig-Grünau, Alte Salzstraße 61. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr. Zu erreichen mit S-Bahn-Linie A bis Haltepunkt „Grünauer Allee“, mit Straßenbahn-Linie 12, 15, 33, 35 bis Haltestelle „Parkallee“.

4900 Zeitz (AG 6/30)
Vom 13. bis 21. Oktober 1984 im „Haus der Jungen Pioniere“. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 13 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr. (Am 13. Oktober Öffnungszeit: 13 bis 18 Uhr) Am 14., 20. und 21. Oktober zusätzlich Lichtbildervorträge durch die AG 6/54 „Freunde der Eisenbahn“, Zeitz.

7500 Cottbus (BV Cottbus)
Vom 13. bis 21. Oktober 1984 im Kulturhaus „Glück auf“ – Feigestraße – mit Gemeinschafts- und Heimanlagen sowie mit den Modellen des XXXI. Internationalen Modellbahnwettbewerbes. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.

8104 Weixdorf (AG 3/12)
Vom 12. bis 14. Oktober 1984 im Kulturhaus „Heiterer Blick“ in 8104 Weixdorf, Königsbrücker Straße 74. Öffnungszeiten: 12. 10. von 16 bis 19 Uhr, 13. 10. von 10 bis 17 Uhr, 14. 10. von 10 bis 16 Uhr.
Das Kulturhaus ist zu erreichen mit der Straßenbahn-Linie 7 bis Endhaltestelle Weixdorf oder mit der Eisenbahn bis zum Haltepunkt Weixdorf-Bad.

Modellbahn-Tauschmärkte

1280 Bernau (b. Berlin) (AG 1/61)
Am 28. Oktober 1984 von 9 bis 13 Uhr im Saal der HOG „Adler“. Tischbestellungen bis zum 14. Oktober an: Roland Grellert, 1297 Zepernick, Lahnstraße 16.

5061 Erfurt (AG 4/71)
Am 17. November 1984 vom 10 bis 14 Uhr im Speisesaal des „Centrum-Warenhauses“, Am Anger. Tischbestellungen, **nur** mit Angabe der Tauschartikel, der DMV-Mitgliedsnummer und der Arbeitsgemeinschaft sind bis zum 1. Oktober 1984 zu richten an: Eberhard Kühnlenz, 5061 Erfurt, Friedrich-Engels-Straße 48/111.

4401 Thalheim (AG 6/25)
Am 27. Oktober 1984 in 4400 Wolfen-Nord „Zentrum Gaststätte“ von 10 bis 15 Uhr. Tischbestellungen bis zum 15. Oktober 1984 an: Siegfried Heinicke, 4401 Thalheim, Sandersdorfer Straße 28. Tischgebühr: 3,– M.

4800 Naumburg (Saale) (AG 4/11)
Am 4. November 1984 von 9 bis 14 Uhr in der Aula der „Johannes-R.-Becher-Oberschule“, Poststraße. Platzbestellungen bis zum 22. Oktober 1984 an: Klaus Wunschick, 4800 Naumburg (Saale), Poststraße 40.

6570 Zeulenroda (Ag 4/84)
Am 13. September 1984 von 10 bis 18 Uhr (für Aussteller ab 9 Uhr) in der „Friedrich-Schiller-Oberschule“. Tischbestellungen gegen Voreinsendung von 2,– M erbeten an: R. Wiegand, 6570 Zeulenroda, PSF 12.

4350 Bernburg (Ag 7/72)
Am 17. November 1984 von 9 bis 13 Uhr im Jugend- und Freizeitzentrum „Bodebrücke“ Staßfurt. Für Aussteller ab 8 Uhr geöffnet. Tischgebühr: 1,– M. Platzbestellungen bis zum 3. November 1984 an: Reimer Wiebrecht, 4350 Bernburg (Saale), Martinstraße 17.

AG 3/86 – Burgstädt
Im Oktober 1984 ist ein Vortrag über die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn in der 35jährigen DDR-Geschichte geplant. Dazu spricht ein leitender Mitarbeiter der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft des Ministeriums für Verkehrswesen. Der genaue Termin wird in der „Freien Presse“ bekanntgegeben. Wegen entsprechender Raumplanung werden Interessenten gebeten, sich per Postkarte zu melden bei: A. Hönisch, 9112 Burgstädt, Goethestraße 25.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit“** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten. Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/84 beachten.

Wer hat – wer braucht?

9/1 Biete: Eisenbahnkalender 1980; BR 55 in N; BR 86 u. BR 50^{40} in TT; je 1 Roll-, G-, Personenwg in $H0_m$ (HERR, alles neu bzw. neuw.). Suche: „Baureihe 44“ (nur Tausch mit Wertausgleich).

9/2 Biete BR 91, H0, stark verfeinert; Länderbahngüterwagen; versch. Eisenbahnliteratur. Suche: „Dampflok-Archiv“ 3,4 (letzte Aufl.); sämtl. Literatur üb. d. BR 93, 94, 95, 89.70 (pr. T 3). Fotos üb. d. Steilstrecke u. d. Bahnhof Rennsteig sowie die Kleinbahn Rennsteig-Frauenwald (alle Epochen). Literatur u. Fotos der BR 91.3 (pr. T 9^3) im Zusammenhang m. d. Strecke Ilmenau–Schleusingen. (auch leihw.) „Über den Rennsteig – von Sonneberg nach Probstzella“.

9/3 Biete: Kursbücher u. Regionalfahrpläne 1980 bis 1983 von 22 Bahnverwaltungen. Suche: alles von K. E. Maedel (auch Tausch).

9/4 Suche in H0: Wannentender 2'2'T 26; 2'2'T 28; pr.2'2'T 31,5; pr. 2'2'T 21.5; 2'2'T 32.

9/5 Biete: Dampflok-Dias. Suche: Eisenbahnliteratur, Festschriften, Broschüren von Sonderfahrten, „Steilrampen über den Thüringer Wald“, „Rügensche Kleinbahnen“.

9/6 Suche im Tausch: Verzeichnis Deutscher Lokomotiven 1923 bis 1963 von Griebel/Schadow gegen Literatur von transpress

9/7 Biete: Eisenbahnjahrbücher 1970, 1971, 1972, 1977, 1981, 1983; in H0: div. Güterwg, Gehäuse: BR 70, BR 74 sowie VT 135 DB. Suche: „Steilrampen üb. d. Thüringer Wald„; „Probstzella –Sonneberg u. d. BR 95“

9/8 Biete: H0, Trix-Schienen, 3-Leiter, Bakelit, u. Trix-Regler, alles vor 1940. Suche: Trix-Wagen u. Loks H0 bzw. 00 auch defekt u. Zubehör von Trix.

9/9 Suche: Fotos u. Unterlagen von der Strecke Beucha–Trebsen sowie von Feldeisenbahnen in der Umgebung von Leipzig.

modell eisenbahner forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Verk. f. **Nenngr. S: 15 m Gleis, 7 Weichen** (Handbet.), **9 Wagen** (Blech), **E 18, BR 80, Schien.-Bus.**
F. Mostroph, 9434 Breitenbrunn
Karl-Marx-Str. 23

Modelldampfmaschine, funktionstüchtig, zu kaufen gesucht.
R. Krahn
9270 Hohenstein-Ernstthal
Fritz-Heckert-Siedlung 58

Suche
in **N BR 55** u. in **H0 BR 91, Loks.**
Chr. Rabe, 9275 Lichtenstein
P.-Zierold-Str. 26

„Der Modelleisenbahner", kompl. Jahrgänge, zu kaufen gesucht.
P. Gäbelein, 6600 Greiz
Gartenweg 6

Tausche
Lokomotiven H0 BR 55, BR 75
gegen **V 100** bzw. **BR 110 (H0)**
oder gegen **Diesellokomotiven**
der Nenngr. **TT.**

Dr. med. Malze
4240 Querfurt
E.-Thälmann-Siedlung 42

Biete W. Grüber **„Steilrampen über den Thüringer Wald"**, neuw.
Suche W. Beyer, E. Ehle **„Über den Rennsteig – von Sonneberg nach Probstzella"**.
Nur Tausch, mit Wertausgleich.

Zuschriften an:
Lützelberger, 1800 Brandenburg
Kurstraße 66

Achtung, Sammler!
Bedienungsanweisung V 180, Heizkessel, Stromlaufplan, 60,– M, und **DV Maschinendienst**, 15,– M.

Ochmann, 1147 Berlin
Ebereschenallee 9

Biete in **H0 BR 106**, 67,– M; E 499.2, 67 M; **3 Rekowg.**, grün/elfenbein, 47,– M; **1 Schnellzugwg.**, 1/2 kl, 12,– M. Suche in **H0 Wannentender, BR 42, E 18, BR 50.**
Nur Tausch.

Wallschläger
1220 Eisenhüttenstadt
J.-Schehr-Str. 51

Verkaufe **Märklin-H0-Gleismaterial**, 40 m, 6 Weichen, 4 Loks, Wagen u. a. Zubehör, Gleise mit Punktkontakten, 2000,– M.

Zimmermann
8361 Lichtenhain
Ulbersdorfer Weg 3

Suche **Modellbahn-Literatur** aller Art u. **Modellbahn-Katalog** älterer Jahrgänge.
Biete Diesellok BN 150 f. 45,– M.

K.-H. Jachmann
5401 Oberspier
Siedlungsstr. 6

Biete **TT, ges. Tfz-Park, Wagen**, div. **Gleismaterial.**
Suche **H0**, gleichwertig, im Tausch.
Liste anfordern, evtl. Kauf/Verkauf.

U. Stecher, 9377 Thum
Robert-Schneider-Str. 2

Biete **„Selketalbahn", „Spreewaldbahn", „Altmark", Oberlausitz", „Histor. Bahnhofsbauten", „Ahnen unserer Autos".**
Suche **„Reisen mit der Dampfbahn", „Modellbahn – Pflege und Reparatur"**, auch Verkauf/Kauf.

Ch. Wegener, 1950 Neuruppin
Hermann-Matern-Straße 35

Biete **H0-BR 01, 52, 55, 41, 80, 81,** Gerlach **„Für unser Lokarchiv", „Modellbahnbauten"**, Trost **„Eisenbahn, ganz. einf.".**
Suche **H0-BR 42, 66, 84, „Der Modelleisenbahner"** 1960 bis 1963.
Nur Tausch!

G. Holzhäuser, 5800 Gotha
O.-Grotewohl-Straße 10

Suche **Tauschpartner für H0-Material**, auch Ankauf von **Industrie-** und **Eigenbau-Modellen**, bes. gesucht werden **BR 38, 74, 84, 85, 89, 91, VT 135, Trafo ME 002** u. a. m.

Telefon:
Berlin 3 67 72 01

Biete **H0 BR 03, 23, 38 m. Wt., 50, 64, 80, 86, SVT 137, E 44, div. Literatur.**
Suche **H0 BR 55** (NS) **Ausf. 52, 66, 89, 91, 130, ETA 177, alte Liter. über K. Bay. Sts. B., Fotos** und **Dias** aller Baureihen, neue **Eisenbahnliteratur.**

B. Hein, 4500 Dessau
Ziebigker Straße 18

Verkaufe **rollendes Material H0** (PIKO) u. **H0e** („technomodell" und Eigenbau) sowie **Zubehör**, nur zusammen für **1530,– M.**
Bitte Liste anfordern!

Zuschriften an:
Thomas Wollank, 8021 Dresden
Rosenbergstraße 10/05/060

Biete **„Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1920 bis 1930", „Waldeisenbahn Muskau 1896 bis 1977"**, evtl. auch Verkauf, 58,– M.
Suche **BR 01, BR 44, Diesellok-Archiv, Dampflok-Archiv,** Band 2 und 3 **„Reisen mit der Dampfbahn".**

M. Hille, 7500 Cottbus
Gartenstraße 65A

Biete **Umzeichnungsplan** Bd. 1 u. 2; **„Die Überschienung der Alpen", „Schmalspurbahn-Archiv", „Dampflokarchiv"**, Bd. 4, **Lexikon Modelleisenbahn, Tfz: H0 BR 41, BR 185.**
Suche im Tausch oder kaufe:
Broschüren **sä. IK, Mügeln–Oschatz, „Die Dampflok 89 1004",** Loks: H0 **BR 03, BR 106, VT 135** mit Beiwagen, **ETA.**
Zuschriften an:
A. Müller, 1200 Frankfurt (O.)
Kommunardenweg 2

Suche **„Der Modelleisenbahner"**, einzeln oder Jahrgänge bis 1977, nur im Tausch gegen **Schmalspurbahn-Archiv** (1982), G. Trost **Kleine Eisenbahn ganz einfach/ganz groß,** je 12,– M; **Eisenbahnjahrbuch** 1982, 15,– M; **„Die Windbergbahn",** 12,– M; **Eisenbahnkalender** 1978/79, je 3,– M; **„Oldtimer auf Schienen"**, 4,50 M; **ME-Kalender** 1975/79/82, je 4,50 M; **„Der Modelleisenbahner"** 1–11/80, 1, 2, 4, 6, 8, 10–12/81, 1, 2, 4–12/82, 3mal 2, 3, 2mal 4, 5–11/83, **Diesellok, BR 118**, 42,– M, nur gegen **Dampflok BR 23, 52, 42, 50, H0.**

H. Burghardt, 9076 Karl-Marx-Stadt
Glösaer Straße 17

Biete **„Der Modelleisenbahner"** Jahrg. 70–82, je Jahrg. 10,– M; **„Das Signal"** H. 1–35, 35,– M; **„Modellbahnpraxis" 1–15, 15,– M; „Modellbahnbauten"**, 12,– M; **„Elektr. Lokomotiven"**, 8,– M; **„Modellb.-Elektromechanik"**, 8,– M; **„Modellb.-Elektronik"**, 8,– M; **„Die Modelleisenbahn"** Bd. 3, 12,– M.
Suche **Fzg. H0m/H0e, Dampflok-A. 4, Fzg. u. Zubeh.** großer Spurweiten vor 1933, **ält. Postkarten** m. Eisenbahnmotiven, **Kursbücher** v. 1960.

H. Kanne, 4851 Stößen, Naumburger Str. 16
Fach 280

Verkaufe
Modellbahnanlage TT, 2 Stromkreise, Platte 2,45 m × 1,45 m, 3 Etagen, 20 Weichen, 6 Signale, diverse Aufbauten, Häuser, Bäume, separates Steuerpult, 6 Dieselloks, 8 Dampfloks, 12 Reisezugwagen, 35 Güterwagen, 22 Personenwagen, diverse Ersatzteile, 2200,– M.

Brunner, 6502 Gera-Lusan
Lobensteiner Straße 23

Wolfgang Bauer (DMV) und
Bernd Pfütze (DMV), Werdau

Ein großer Tag der großen Nenngrößen

Über das erste Gartenbahntreffen des DMV der DDR

„Die Geschichte der Gartenbahn ist jung in unserem Verband. Wie am Anfang unserer Verbandsgeschichte die gesamte Modellbahn, trägt die Gartenbahn in sich die Faszination des oftmals unumgänglichen Selbstbaues. Und dies in einer handlichen Größe. Wir wollen heute hier keinen neuen Spurweiten- und Nenngrößenkampf entfachen! Unumstritten dürfte allerdings der große polytechnische Wert der sogenannten Großbahnen sein. Jugendliche und Schüler können eben wesentlich leichter an die Materie herangeführt werden. Ein gutes Beispiel geben die Schüler unserer AG: Heute ist natürlich auch Gelegenheit zu sehen, was unsere Jugendlichen der 7., 8. und 9. Klasse bisher geleistet haben. Nun hoffe ich, daß es Ihnen, liebe Gartenbahnfreunde, hier in Werdau gut gefällt. Wenn wir heute voneinander lernen und auch neue Pläne entstehen, ist das Ziel unseres ersten Verbands-Gartenbahntreffens erreicht.
Laßt uns auseinander gehen mit dem Wunsch, daß der Frieden auf der Welt erhalten bleibt, daß wir auch künftig unser schönes Hobby betreiben können."
Mit diesen Worten begrüßte unser AG-Vorsitzende, Christian Spindler, die Teilnehmer des ersten Gartenbahntreffens am 23. Juni 1984.
Gastgeber war die AG 3/85 „Museumsgartenbahn Werdau". Obwohl von den 46 gemeldeten Freunden vier nicht erschienen, waren schließlich doch insgesamt 58 Gartenbahner nach Werdau gekommen. Annähernd 120 Zaungäste beobachteten außerdem das Treiben auf dem Museumsgelände. Unsere Erwartungen an diese Veranstaltung wurden damit weit übertroffen. Ob aus Malchow, Seiffen, Berlin, Seifhennersdorf, Dresden, Plauen, Greiz oder Schmalkalden! Jeder Gartenbahnfreund trug zu einer für alle Teilnehmer interessanten Diskussion bei. Der Werdauer Stadtrat für Kultur, Hannes Schmidt, übermittelte Grüße des Rates der Stadt Werdau. Die gute Zusammenarbeit zwischen DMV und örtlichen Organen ist in Werdau selbstverständlich.
Danach stellte Freund Hans-Dieter Thyssen einen Film vom Entstehen und Wachsen unserer Gartenbahn vor (siehe auch „me" 4/84 S. 26 f.). Es schloß sich ein Erfahrungsaustausch im Museum und auf dem Gartengelände an. Währenddessen wurde Werner Ilgner nicht müde. Er gab Bauwilligen viele Tips und bot Einzelteile zum Selbstbau aus dem bewährten Kleinserienprogramm der AG Marienberg an. Auf dem Rasen zog unermüdlich eine 38^{2-3} mit III D-Wagen in der Nenngröße 0 ihre Runden. Auf unseren 45-mm-spurigen Gleisanlagen gaben sich die BR 01, 24, 80 und eine pr G 7 zur Freude der Teilnehmer ein Stelldichein. Außerdem konnten viele noch im Bau befindliche Modelle begutachtet werden. Dabei wurden verschiedene Fertigungsmethoden erläutert. Von der sauber gefertigten Wachsform für Speichenräder bis zu selbsgegossenen Rädern aus Hobbyplast oder Gießharz!
Dicht umlagert waren immer wieder die hervorragenden Modelle der Freunde Frey – Vater und Sohn – aus Seifhennersdorf. Von der sächs. I K und IV K mit den entsprechenden Wagen bis zum Zittauer Schmalspur-Triebwagen stellten sie im Modellbau die Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen dar!
Alle Teilnehmer haben uns gesagt, daß dies nicht das erste und letzte Treffen dieser Art sein darf. Alles konnte sowieso an jenem Juni-Tag nicht ausdiskutiert werden, dafür war die Zeit zu knapp. Bei einer weiteren Veranstaltung muß allerdings noch mehr Zeit für das Vorstellen jedes einzelnen Modells vor allen Teilnehmern vorhanden sein. Ein Problem, das aber durch entsprechende Organisation gelöst werden kann. Vielleicht sind dann auch einige Freunde der Gartenbahn Radebeul dabei (AG 3/12), die diesmal leider fehlten.
Was die Mitglieder der AG 3/85 Werdau angeht, so werden sie auch künftig dazu beitragen, daß derartige Treffen stattfinden werden.

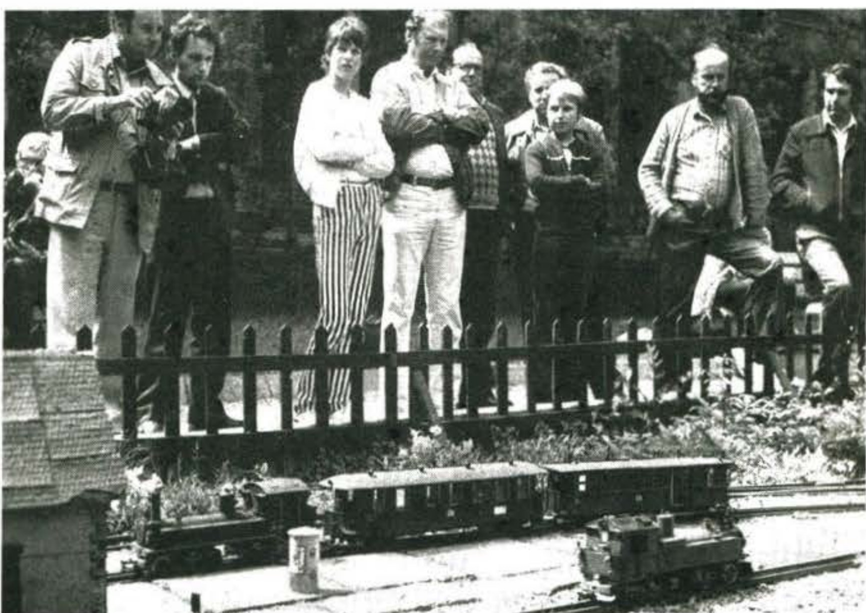
Veröffentlichungen im „me" über Gartenbahnen von 1982 bis 1984

Gartenbahn der Familie Frey, Seifhennersdorf „me" 10/82, S. 36 f.

Die Gartenbahnanlage in Radebeul „me" 4/83, S. 36 f.

Nenngröße I im Garten, „me" 9/83, S. 28 f.

Die Gartenbahn in Werdau, „me" 4/84, S. 26 und 27



Vertreter unterschiedlicher Altersgruppen waren bei dem Gartenbahntreffen in Werdau erschienen. Hier bestaunen einige Teilnehmer die II_e-Modelle der Freunde Frey aus Seifhennersdorf.

1 Die 55 669 baute Freund Bauer aus Dresden in der Nenngröße I

2 In der Werkstatt von Peter Lehmann aus Karl-Marx-Stadt entstand ebenfalls in der Nenngröße I dieses Modell von der 80 019.

3 Bestechend ruhig, langsam und zugkräftig: Das sind die Eigenschaften der von Christian Spindler aus Werdau hergestellten Lok der BR 118. Das Modell im Maßstab 1:20 ist noch nicht beschriftet. Die 91 066 (rechts im Bild) zeigte Rolf Hesse aus Schmalkalden.

4 Der exakt im Maßstab 1:20 nachgebaute Triebwagen VT 137 322 stammt von Heinz und Wolfgang Frey aus Seifhennersdorf. Die im Fahrgastraum nachgebildeten Gepäckträger wurden gegossen!

5 Peter Lehmann baute auch dieses schöne Modell von der 01 2057 in Nenngröße I.

6 Dieses Modell brachte ebenfalls Peter Lehmann aus Karl-Marx-Stadt mit nach Werdau.

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz

modell
bahn

mosaik

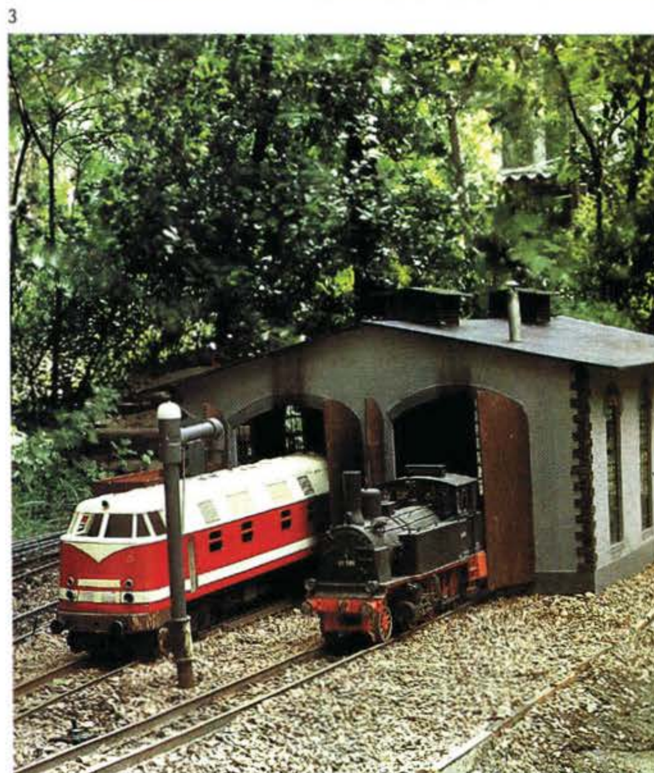
1



2



3



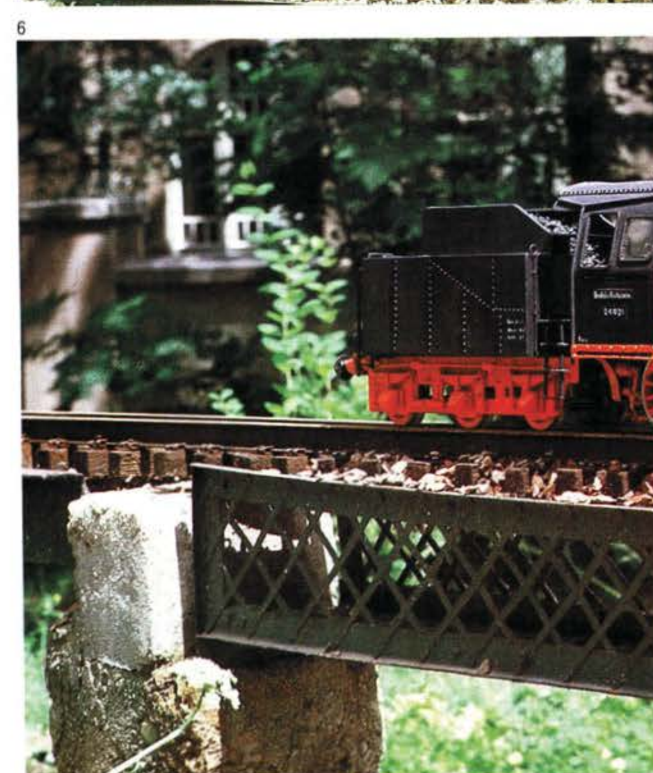
4



5



6



Diese beiden II_e-Züge, gebaut von den Modellbahnfreunden Heinz und Wolfgang Frey, waren am 21. Juni 1984 in Werdau zu sehen. Mehr darüber auf Seite 28 dieser Ausgabe.

Fotos: J. Albrecht, Oschatz

